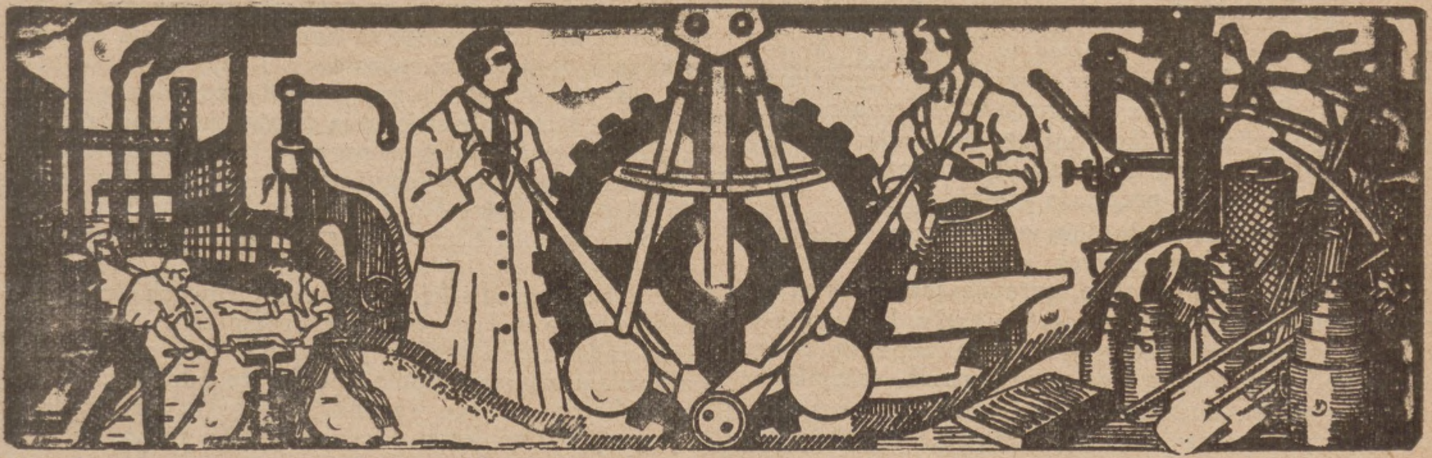
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI:

„ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" • „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" • „DZIAŁ SAMOCHODOWY" • „HANDEL I PRZEMYSŁ ROWEROWY" • „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" • „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



Nr. 5 Poznań, 1 lutego 1930 Rok X

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.
Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Ubezpieczenie kredytów eksportowych

jako rozstrzygający czynnik konkurencji w handlu światowym

Ryzyko na wypadek odmowy przyjęcia towaru. — Trudności w rozwiązaniu zagadnienia kredytów eksportowych. — Sprawa ryzyka wojny. — Łączność ryzyka gospodarczego i politycznego. — O konieczności powołania do życia instytucji ubezpieczenia kredytów eksportowych.

W związku ze wzmagającą się tendencją rozwoju naszego handlu zagranicznego, staje się coraz bardziej aktualnem zagadnienie ubezpieczenia kredytów eksportowych.

Podstawowym elementem ubezpieczenia kredytu eksportowego, jako transakcji handlowej, jest ryzyko, wynikające w wypadku niewypełnienia przez dłużnika przyjętych na siebie zobowiązań. W pierwszym rzędzie wspomnieć tutaj należy o zaistnieniu ryzyka na wypadek odmowy przyjęcia towaru. Zaznaczyliśmy już *), że ryzyko odmowy przyjęcia towaru nie jest równoznaczne z ryzykiem kredytowem, choć może się z nim utożsamić w wypadku gdy odmowa ta wypływa naskutek niewypłacalności klienta. Mamy wtedy do czynienia z ryzykiem, objętem przez inną formę ubezpieczenia, a m. przez ubezpieczenie kredytu handlowego. Często jednak bywają i inne jeszcze powody, dla których odbiorca odmawia przyjęcia wysłanego mu towaru. Ażeby sprawę tę bliżej omówić, należałoby nasamprzód nadmienić, że przy eksporcie do dalekich krajów zamorskich upływa, między datą załadowania na okręt, a datą wydania dokumentów, okres miesiąca, lub nieraz i więcej. W ciągu tego czasu mogą zajść najróżnorodniejsze zmiany i wpływy konjunkturalne, wystarczające dla odmowy przyjęcia towaru. Przedewszystkiem dotyczyć to może towarów sezonowych, które w międzyczasie mogą wyjść z mody, wobec czego towar stanie się niepokupny, poza tem może się również okazać, że w międzyczasie rynek stał się przesycony zamówionym towarem, wobec czego odbiorca mógłby być narażony na znaczne straty, gdyby zamówiony towar odebrał. W tych zatem wypadkach może mieć miejsce odmowa przyjęcia towaru, na którą dostawca jest zawsze narażony ze strony mniej sumiennego odbiorcy i to bez żadnej ze swej strony winy. Może również zajść przyczyna wręcz odmiennego charakteru, przy której dostawca przez swą

*) „Rynek Met. i Masz." nr. 2. Zagadn. ubezpieczenia kredytów eksportowych.

złą wolę, lub przez niedopilnowanie wysyłki może wysłać towar w złym gatunku, lub zniszczonym stanie wobec złego opakowania. Wówczas najuczciwszy nawet odbiorca odmówiłby odbioru towaru.

Widzimy zatem, że sprawa ta jest bardziej skomplikowaną, aniżeli to wydawaćby się mogło. Dlatego też w obecnem stadjum rozwojowem ubezpieczeń kredytu tej kategorji ryzyka nie przyjmuje się do ubezpieczenia. Jedyna próba ubezpieczenia ryzyka odmowy przyjęcia towaru miała miejsce w 1922 r. w Ameryce *), gdzie Towarzystwo Associated Exporters Foreign Credit Guarantee Exchange ubezpieczało „the risk of repudiation of the contrakt and rejection of goods". Wyniki jednak były tak złe, że towarzystwo to po kilku miesiącach przestało istnieć.

Inną zasadniczą trudnością w rozwiązaniu zagadnienia kredytów eksportowych jest sprawa ryzyka wojny. Poszczególne państwa, uprawiające asekurację kredytów inaczej sprawę tę rozstrzygnęły. I tak amerykańska polisa wyłącza ryzyko wojny zupełnie. Angielska polisa sprawę tę wcale nie porusza, natomiast niemiecka polisa ubezpieczeniowa obejmuje ryzyko wojny, przyczem ryzyko to objął rząd Rzeszy do wysokości 10 milj. marek, poczem po ewentualnem wyczerpaniu tego funduszu ryzyko wojny pokrywają dwa towarzystwa reasekuracyjne „Münchener" i „Frankona".

*) „Przegląd Ubezpieczeniowy" nr. 2. Sprawa ubezpieczeń kred. handlowych w Polsce.

Omawiając sprawę ryzyka wojny, a zatem powiązując kwestję ryzyka gospodarczego z ryzykiem politycznem, należałoby m. in. kilka słów poświęcić eksportowi towarów do Rosji, przedstawiającej dla polskiego przemysłu naturalny, bo geograficznie łatwo dostępny rynek zbytu.

Sprawa ta posiada dla naszego przemysłu tem większe znaczenie, o ile uwzględnić, że wytwórczość nasza jest w znacznej mierze przystosowana do potrzeb rynku rosyjskiego, a handel polski ma za sobą tradycje długoletnich obrotów z Rosją.

W chwili zatem, gdy Sowiety zdradzają coraz większe zamiary nawiązania kontaktu gospodarczego z Polską, należałoby w porę rozpatrzeć zagadnienie gwarancji kredytów odnośnie do tych działów naszego eksportu, które bez tego rodzaju pomocy nie mogłyby liczyć na korzystne przeprowadzenie transakcji handlowej.

Ubezpieczenie kredytów eksportowych wchodzi u nas dopiero w fazę wstępnych rozważań. Doniosłość tego zagadnienia została już powszechnie zrozumiana, albowiem zdajemy sobie sprawę ze zdolności udzielenia kredytu i jego warunki są obecnie rozstrzygającym czynnikiem konkurencji w handlu światowym.

Przez powołanie do życia instytucji, któraby się zajęła ubezpieczeniem kredytów eksportowych, Polska przestałaby być biernym i niejednokrotnie wyzyskiwanym objektem, weszłaby natomiast w orbitę międzynarodowych obrotów handlowych w roli czynnika aktywnego.

Inż. I. Stefański.

Kryzys ekonomiczny w Anglji

Sytuacja przemysłu brytyjskiego w okresie ostatnich 10 lat przedstawia się niezbyt pomyślnie. Przedewszystkiem dotyczy to przemysłu węglowego, żelazno-stalowego i budowy statków, które w powyższym okresie znajdowały się w stanie stagnacji.

Zasadniczą przyczyną tego stanu rzeczy jest znaczne zmniejszenie się eksportu, poza tem przyjmowanie zamówień z zagranicy po cenach bardzo niskich wobec silnej konkurencji innych państw.

Przechodząc do rozpatrzenia sytuacji w przemyśle węglowym, zaznaczyć przedewszystkiem należy, że rok 1928 był dla niego niekorzystnym, a to wobec znacznych strat przezeń poniesionych. Wystarczy przytoczyć, że angielski przemysł węglowy poniósł w tymże roku stratę, wynoszącą Ł 620 000 miesięcznie, aby zrozumieć sytuację, w jakiej się ten przemysł znajdował. Wiele kopalni zostało w tym czasie zamkniętych, ceny na węgiel miały stałą tendencję zniżkową, a produkcja przewyższała popyt. Dowodem tego jest obniżenie się produkcji węgla, która w 1928 wynosiła 241 200 000, podczas gdy ta produkcja w 1927 wynosiła 255 400 000, w 1923 — 278 500 000 i w rekordowym 1913 — 287 400 000.

Z powyższych liczb najdobitniej wypływa siła spadku tej gałęzi produkcji w Anglji. Widzimy, że w zestawieniu z rekordowym rokiem 1913 spadek produkcji węgla w Anglji wynosi ok. 16 proc., co pociągnęło za sobą również zmniejszenie ilości zatrudnionych robotników w górnictwie, wpływając ujemnie na ogólny stan ekonomiczno-gospodarczy kraju. Ten znaczny spadek zatrudnienia ujawnił się specjalnie w 1928 r., w którym na początku roku zatrudnionych było 967 400, a przy końcu 898 100 górników, a zatem spadek zatrudnienia w tym czasie wynosił ok. 7 proc., wzmacniając szeregi bezrobotnych, których procent zawierał się w granicach 17—28 proc.

Kryzys w angielskim przemyśle węglowym wynikł w pierwszym rzędzie z przyczyny zmniejszonego eksportu węgla na rynki zagraniczne. Wynika to zresztą z poniżej podanych liczb, obejmujących eksport węgla z Anglji za okres od 1909—13 do 1928 r., a m.:

Przeciętnie 1909—1913	wywieziono	88 370 000	ton
1924	wywieziono	61 651 270	ton
1925	wywieziono	50 817 000	ton
1928	wywieziono	50 055 000	ton

Widzimy zatem, że w odniesieniu do okresu przedwojennego spadek eksportu wynosi przeszło 40 proc. O wiele wyraźniej sprawa ta przedstawia się, o ile rozpatrzyć kryzys węglowy w Anglji pod kątem osiągniętych cen za jednostkę wagi eksportowanego węgla, a m.:

w 1924	osiągnięto średnio ok.	1,17 Ł	za tonę
1925	osiągnięto średnio ok.	0,99 Ł	za tonę
1928	osiągnięto średnio ok.	0,78 Ł	za tonę

a zatem spadek cen w okresie ostatnich kilku lat wyniósł przeszło 30 proc. Przeciętna cena za 1928 r. wyniosła 15 sh. 7¼ h. w porównaniu do 17 sh. 9½ d. w 1927 r. i 19 sh. 10 d. w 1925 r.

Przechodząc obecnie do szczegółowego rozpatrzenia eksportu węgla brytyjskiego na rynki zagraniczne, zauważyć można w pierwszym rzędzie znaczny spadek tego eksportu do krajów skandynawskich. Najlepiej ilustrują to poniższe cyfry, a m.:

	Wywóz do:		
Rok	Szwecji	Norwegji	Danji
1913	4 600 000 t.	2 300 000 t.	3 000 000 t.
1925	2 700 000 t.	1 700 000 t.	2 800 000 t.
1927	2 200 000 t.	1 600 000 t.	2 100 000 t.
1928	1 539 000 t.	1 100 000 t.	1 700 000 t.

Zaznaczyć tutaj wypada, że prawie cała różnica w eksporcie brytyjskim dostała się na korzyść Polski.

Poza zmniejszeniem eksportu węgla do państw skandynawskich, zauważyć można również spadek eksportu co do węgla i do in. państw, m. in. do Włoch naskutek dostaw węgla reparacyjnego przez Niemcy (4 800 000 ton) i do Hiszpanji naskutek ograniczeń przywozowych, wprowadzonych przez rząd w celu popierania własnego przemysłu węglowego (przymus zaopatrywania się w węgiel krajowy przez przemysł).

Celem zaradzenia tej sytuacji, prowadzone są w Anglji próby reorganizacji przemysłu węglowego. Sfery przemysłowe nie szczędzą wysiłków dla zwalczania ostrego kryzysu węglowego, wynikłego z polityki węglowej Niemiec, Francji i Hiszpanji, subsydjów węglowych w Niemczech i Polsce, oraz węgla reparacyjnego dla Włoch. Do innych czynników, hamujących rozwój przemysłu węglowego zaliczyć również należy zwiększającą się coraz bardziej liczbę statków opalanych ropą, której konsumcja odpowiada konsumcji węgla w wysokości 20—25 milj. ton rocznie.

W.

Ulgi celne dla maszyn i aparatów w kraju niewyrabianych

W numerze 90 Dziennika Ustaw R. P. z dnia 30-go 1929 ogłoszone zostało rozporządzenie ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dnia 11 grudni a1929 r. o ulgach celnych dla maszyn i aparatów w kraju niewyrabianych. Zgodnie z tem rozporządzeniem, przy wywozie maszyn i aparatów niewyrabianych w kraju, o ile stanowią część składową nowo instalowanych kompletnych urządzeń oddziałów zakładów przemysłowych lub mają służyć do obniżenia kosztów względnie zwiększenia produkcji przemysłowej lub rolnej, może być stosowane cło ulgowe wynoszące 35 proc. cła normalnego (autonomicznego). Minister Skarbu w porozumieniu z ministrem Przemysłu i Handlu orzeka, czy ulga celna będzie zastosowana. W stosunkach z państwami, które będą podlegały postanowieniom rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1928 roku w sprawie ceł maksymalnych, cło ulgowe za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu będzie wynosiło 35 proc. cła maksymalnego. Przedłuża się do dnia 30 czerwca 1930 r. włącznie ważność pozwoleń Min. Skarbu wydanych na podstawie rozporządzenia z dn. 12 czerwca 1929 r., jednak z zastosowaniem normy cła ulgowego przewidzianej w niniejszem rozporządzeniu z wyjątkiem t. zw. walczaków. Za towary, które na podstawie tego rozporządzenia mogłyby korzystać z ulg celnych, lecz które zostaną oclone w czasie od dnia 1 lutego 1930 r. do dnia 30 czerwca 1930 r. włącznie bez zastosowania ulg celnych, może być zwrócona różnica należności między cłem normalnem a ulgowem, o ile tożsamość maszyn i aparatów zostanie stwierdzona przy ocleniu i o ile ulga celna na podstawie tego rozporządzenia zostanie przyznana. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1930 r. i obowiązuje do dnia 30 czerwca 1930 r. włącznie.

Odznaczenia zasłużonych kupców i przemysłowców

Minął rok jubileuszowy, uwieczniony w historji gospodarczej Odrodzonej Polski Powszechną Wystawą Krajową, minęły zjazdy, rocznice i jubileusze, podczas których uprzytomniono sobie tych, którzy w trudnych warunkach niewoli zaborczej krzewili i podtrzymywali tężyznę ducha narodowego, a we współczesnej dziejowej chwili Odrodzenia wykuwali z zapałem i poświęceniem podwaliny rozkrzewionej państwowości polskiej.

I spadł z wyżyny w nagrodę rzęzisty deszcz orderów oraz odznaczeń, którego ożywcze strumienie oblały nietylko rycerzy walczących z bronią w ręku, lecz dosięgły one tym razem i tych cichych, żmudnych oraczy na roli społeczno-gospodarczej nawet ziem zachodnich.

W „Monitorze Polskim" nr. 15 znajdujemy dalszy wykaz nowych odznaczeń, w których między innemi spotykamy nazwiska dobrze znane sferom kupiectwa i przemysłu starszej i młodszej generacji. Ze wspomnianego wykazu odznaczonych przytoczymy niektóre bliżej nam znane nazwiska:

ZŁOTYM MEDALEM ZASŁUGI odznaczeni zostali między innemi pp.: *Teodor Filipowicz*, kupiec w Poznaniu, długoletni prezes Związku Towarzystw Przemysłowych, b. członek Zarządu Korporacji Kupców w Poznaniu, b. Kurator uczni kupieckich i Szkoły Handlowej, autor dziś jeszcze aktualnej broszurki, odbitki z „Kupca" pod tytułem „Przemysł i Handel" i wielce na niwie organizacji kupiectwa i przemysłu zasłużony obywatel; dalej ***Kajetan Ignatowicz***, kupiec

w Poznaniu; *Maksymiljan Jankowski*, dyrektor fabryki Blumwe i Syn w Bydgoszczy, pod którego kierownictwem przedsiębiorstwo to wykupiono z rąk obcych i specjalizujące się w budowie traków i maszyn tartacznych, rozwinęło się do poważnych rozmiarów, uniezależniając nas od dostaw z zagranicy; *Stanisław Kucharski*, członek Zarządu i dyrektor Banku Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu, który około rozwoju tej instytucji finansowej położył w ostatnich zwłaszcza latach duże zasługi; dyr. *Stanisław Maciejewski*, kupiec w Poznaniu; konsul *Ignacy Niedbał*, członek Głównego Zarządu firmy Centrala Skór S. A. w Poznaniu; *Józef Staszak*, mistrz kołodziejski, zasłużony około prac nad rozwojem rzemiosła, członek Izby Rzemieślniczej w Poznaniu i współzałożyciel Banku dla Rzemiosła i Drobnego Przemysłu; inżynier *Henryk Suchowiak*, członek Zarządu Sp. Akc. H. Cegielski w Poznaniu, który od długich lat wiedzę i doświadczenie fachowe oraz niestrudzoną pracę złożył na usługach tych potężnych dziś zakładów przemysłowych, stanowiących chlubę naszego stanu posiadania, a prócz tego zasłużył się również w akcji około uprzemysłowienia kraju.

SREBRNY KRZYŻ ZASŁUGI między innemi otrzymali pp.: Prezes Tow. Kupców *Walenty Kałek* w Buku; *Antoni Marweg*, kupiec w Poznaniu; *Antoni Śmilecki*, dyrektor Banku Pożyczkowego w Gnieźnie; *Ludwik Sosnowski*, prezes honorowy Towarzystwa Przemysłowego w Bydgoszczy.

Wyrazić należy zadowolenie, że najwyższe nasze władze rządowe znalazły w tej formie uznanie dla senjorów i pionierów w walce o byt i wolność narodową, zachęcając zarazem młodszych do intensywnych, owocnych w wyniki dalszych wysiłków dla dobra ogółu i kraju.

Rozrost Targów Poznańskich

W roku bieżącym na tegorocznych Targach w Poznaniu rozmieszczenie eksponatów będzie jeszcze więcej przejrzyste, aniżeli miało to miejsce na Targach uprzednich, a to dzięki nowym budynkom, jakie Targi pobudowały na P. W. K., oraz przejęciu hali ciężkiego przemysłu od Wystawy. Nowe uzyskane pawilony dają możność bardzo dogodnego rozmieszczenia eksponatów. Ostatniemi dniami Deputacja Targów zaakceptowała podział budynków na poszczególne branże. Szczególnie dogodne warunki dla wystawienia eksponatów będzie miał w roku bieżącym przemysł elektrotechniczny, dla użytku którego przeznaczono ten sam pawilon, w którym mieściła się w czasie P. W. K. elektrotechnika. W pawilonie tym pozostały nieomal wszystkie urządzone stoiska i pozaprowadzane instalacje, tak, że wystawcy, którzy brali udział w P. W. K. mogą zająć na Targach swoje zeszłoroczne stoiska. Dzięki temu wystawcy z dziedziny przemysłu elektrotechnicznego, będą mieli możność znacznego zmniejszenia kosztów, związanych z udziałem w Targach.

Ze wszystkich branż napływają już liczne zgłoszenia. Najwięcej, jak zwykle z działu maszyn rolniczych. — W roku bieżącym przemysł tekstylny, maszyn i narzędzi będzie reprezentowany na Targach w silniejszym stopniu, aniżeli w latach ubiegłych. Bogato przedstawiać się będzie dział zagraniczny. Zagranica, zorjentowawszy się na P. W. K. dokładnie w polskiej produkcji, zmierza do zapełnienia jej luk. Stąd też dążenie zagranicy do silnego obesłania tegorocznych Targów.

Dorobek samorządów ziemskich i miejskich na MWKT.

Tegoroczna Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, w której oficjalny udział bierze Rząd Rzeczypospolitej, ma na celu rozszerzenie rynków zbytu dla produktów polskich oraz zapoczątkowanie na szerszą skalę przypływu obcych turystów do Polski.

Dla urzeczywistnienia tego pożądane jest, aby samorządy ziemskie i miejskie przedstawiły swój dorobek w dziedzinie udoskonalenia dróg, jezdni i środków lokomocji oraz by reprezentowane były wszystkie miejscowości, znajdujące się na terenie poszczególnych powiatów o walorach turystycznych, jak uzdrowiska, stacje klimatyczne, miejscowości obfitujące w piękne krajobrazy, zabytki sztuki, budownictwa itp.

Eksponaty działu turystycznego na M. W. K. T. będą zgrupowane według województw i powiatów. W tym celu na terenie każdego województwa tworzą się specjalne komitety regjonalne Wystawy, których zadaniem będzie uzgodnienie zabiegów poszczególnych osób i organizacyj, zajmujących się turystyką, a więc: związków turystycznych, towarzystw krajoznawczych, zarządów uzdrowisk itd., w celu zorganizowania na M. W. K. T. w pawilonie Turystyki zbiorowego pokazu całego Województwa.

Uznanie olbrzymiej doniosłości M. W. K. T.
przez czynniki zagraniczne

Dyrekcja Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu odebrała telegraficzną wiadomość z Rzymu, że włoskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych powołało specjalny Komitet, składający się z przedstawicieli Min. Spraw Zagr., Min. Komunikacji, Min. Handlu, Prezesa Instytutu Eksportowego oraz Prezesa T-wa „Enit" (ekspozytura rządowa turystyki włoskiej) dla zorganizowania udziału Włoch w M. W. K. T. w Poznaniu.

Fakt ten, jak i poprzednie poważne zgłoszenia państw obcych, jest bezsprzecznym dowodem uznania olbrzymiej doniosłości i celowości tegorocznej Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu ze strony czynników zagranicznych.

Potwierdzeniem tegoż jest też masowy napływ zgłoszeń na M. W. K. T. firm prywatnych. W jednym dniu 16. b. m. do Dyrekcji M. W. K. T. wpłynęło 18 zgłoszeń różnych zagranicznych wytwórni samochodowych z prośbą o zarezerwowanie dla nich na terenach Wystawy przeszło 100 m^2 powierzchni.

Tow. Akc. Przemysłu Metalurgicznego
w Polsce
RADOMSKO

Adres telegr.: „Metal" — Telefon nr. 22.

wyrabia:

DRUT żelazny i stalowy ciągniony, miedziowany, ocynkowany, dla telegrafów i telefonów, w kręgach i prętach, drut kolczasty i skobelki.

GWOŹDZIE druciane kwadratowe, okrągłe i fasonowe.

LINY stalowe wydobywalne, pochylniane, prowadzące, niosące, ciągnące, dla podnośników i dźwigów, dla przekładni.

SPRĘŻYNY meblowe z końcami prostemi, zakręcanemi i zapinanemi.

KLAMERKI stalowe do bel.

NITY saskie, bednarskie, blacharskie, kotłowe, do zbiorników, do krat, do okrętów, do zawias.

WKRĘTKI żelazne i mosiężne do drzewa i do metali, wkrętki kute, śruby do krzeseł.

SZPADLE I ŁOPATY stalowe, motyki, skrobadła i tłuczki.

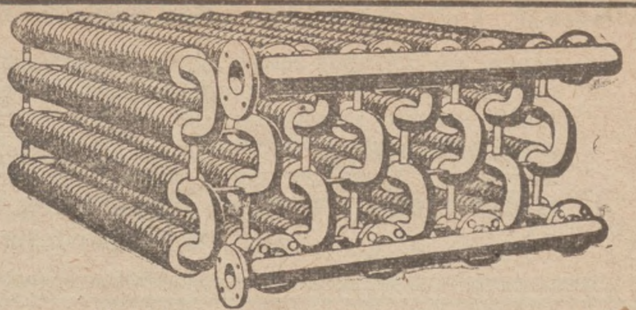
WIDŁY stalowe do siana, do nawozu, do koksu, do buraków, do kartofli, kopaczki i dziabki.

KONSTRUKCJE żelazne, jako to: budynki fabryczne, hale maszynowe, szkielety wież kościelnych, dachy, mosty, zbiorniki, pomosty, specjalne wagony do piasku 15-o' tonowe i mniejsze, kolejki przenośne, zwrotnice kolejowe, rozjazdy i zwrotnice tramwajowe, wagoniki, kolejki napowietrzne, dźwigi i krany.

PRODUKCJA UBOCZNA:

siarczan żelaza, cynk skawalony, popiół cynkowy.

4069 7808k

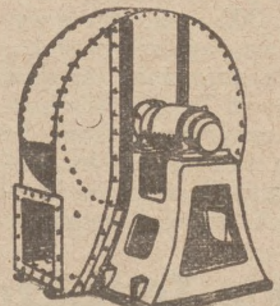


SPECJALNOŚCI: Żelazno-kute rury żeberkowe - Zbiorniki - Budowa aparatów - Rurociągi wysokiego i niskiego ciśnienia - Ogólna budowa maszyn

7746

Katowicka Fabryka Maszyn, Sp. z ogr. odp. Katowice II.

Telefon 1216 | Skrytka pocztowa 271 | Telefon 1216



Wentylatory

na każde ciśnienie i każdą wydajność

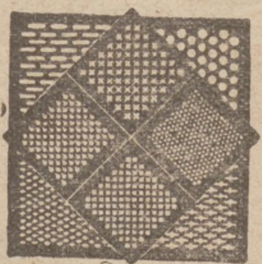
dostarcza

Fabryka Maszyn Górniczych

Katowice-Załęże. 3296

7426

BLACHY DZIURKOWANE (SITA)



dla przemysłu żelaznego, cementowego, papierniczego, kopalnianego, chemicznego, dla rolnictwa, cukrownictwa, młynarstwa, fabryk krochmalu, gorzelni i browarów, do wszelkich urządzeń i aparatów technicznych, oraz blachę ażurową do celów budowlanych, ozdób itp. Wykonywa z wszelkich materjałów w dowolnych rozmiarach i grubości

Wytwórnia Blach Dziurkowanych „Sito" Warszawa, Dobra 86, telefon 1-92

Nagrodzona wielkim medalem srebrnym na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu. 8010k

Filce

techniczne od 1 do 100 mm grube, do wszelkich celów

tarcze filcowe

każdego rozmiaru, do polerowania szkła, luster, mosiądzu, aluminium, żelaza i t. p. wogóle wszelkiego rodzaju filce dostarcza po cenach fabrycznych:

7392 5898j

R. KUNERT i S-KA T. z o. p. POZNAŃ

ul. Woźna 12, tel. 29-21 i 55-38 pryw.

Z okazji 10-ciolecia odzyskania przez Polskę dostępu do morza

ukaże się **następny zeszyt „Rynku Metalowego i Maszynowego"** jako nadzwyczajny, poświęcony szczególnie aktualnym zagadnieniom morza polskiego i polskiego handlu morskiego. — Zapewnić możemy, iż całość zeszytu zarysowuje się poważnie... **Zapewniony jest współudział redakcyjny szeregu czołowych piór naszej publicystyki gospodarczej.** — W przeddzień rozpoczęcia prac około **zeszytu morskiego** „Rynku Metalowego i Maszynowego" — **zapraszamy** uprzejmie panów **Kupców i Przemysłowców** zwłaszcza **zainteresowanych w wywozie i przywozie przez nasze polskie porty — do łask. współudziału** w części reklamowej

Wydawnictwo „Rynku Metalowego i Maszynowego".

Konkurs Targów Wschodnich na Plakat

Pragnąc uświetnić dziesięciolecie działalności swej instytucji, Zarząd Targów Wschodnich zaprasza wszystkich polskich artystów-plastyków do udziału w konkursie na plakat jubileuszowy. Wyznaczone nagrody za trzy najlepsze projekty wynoszą: I-sza: 1.200.— zł., II: 500.— zł., III: 300.— zł. Prace wykonane w wymiarze 50×70 cm. na papierze rysunkowym i oznaczone godłem, należy *najpóźniej do dnia 28 lutego b. r.* nadsyłać pod adresem Targów Wschodnich, Lwów, ul. Jagiellońska 1, przyczem w kopercie zalakowanej i zaopatrzonej tem samem godłem, należy podać dokładny adres artysty. W zakresie kompozycji pozostawia się artystom zupełną swobodę, z tem jednakowoż, że ilość barw użytych zasadniczo, nie powinna wykraczać poza cztery, a tekst polskiego napisu, ustalonego w warunkach, ma z resztą kompozycji tworzyć tak sharmonizowaną całość, aby technicznie mógł on być łatwo odpowiednim napisem w obcym języku zastąpiony. Wynik konkursu będzie w ciągu ośmiu dni po jego zamknięciu podany do wiadomości nagrodzonych i w dziennikach. Wszelkich dalszych informacyj szczegółowych udzielą na żądanie Targi Wschodnie, Lwów, ul. Jagiellońska 1, i następujące instytucje w Poznaniu: Tow. Przyjaciół Sztuk Pięknych, Dyrekcja Państwowej Szkoły Sztuki Zdobniczej, ul. Jezuicka 5.

Wielkie Targi Lipskie Techniczne i Budowlane od 2—12 marca

Tegoroczne wiosenne Targi Lipskie, poświęcone specjalnie zagadnieniom i produkcji techniczno-budowlanej, obejmują 17 wielkich hal i wielkie obszary wolne do dyspozycji wystawców. Będzie tam zatem obszerna ekspozycja niemieckiego Tow. Budowy Maszyn i Tow. Maszyn Pomocniczych. Przemysł elektrotechniczny, radjowy i rowerowy umieszczone będą w osobnych halach, tak samo będzie piękna reprezentacja Przemysłu Azbestowego, maszyn i narzędzi gospodarczych i kuchennych przy dołączeniu do tych działów wystawy najnowszych wynalazków i nowości. Poza tem naturalnie będzie wystawione wszystko inne wchodzące w zakres techniki współczesnej.



Plac targowy z budowlami reklamowemi podczas Targów Lipskich.

Najciekawszym działem staną się jednak — w ramach całych Targów — hale i eksponaty budowlane, które zajmą 5000 kw. m. i dwie hale. Jako inowacją zostanie tego roku uwzględnione budownictwo „wnętrz" i dział domów stalowych. Nareszcie będzie bogato zaopatrzony dział maszyn betoniarskich, drogowych itd.

Targi Angielskie

Tegoroczne, szesnaste zrzędu, Targi Angielskie odbędą się między 17-m a 28-m lutego. Z powodu przypadającej niedzieli w dniu 23-go lutego, Targi będą w ten dzień zamknięte. Dostęp dla osób udających się specjalnie na Targi od 10-ej rano do 8-ej wieczór, zaś dla publiczności, za opłatą, od 4-ej rano do 8-ej wieczór.

Wzorem lat dawnych Targi będą się odbywały jednocześnie w Londynie i Birmingham. Wystawa Londyńska, poświęcona drobnemu przemysłowi, odbędzie się w tym roku po raz pierwszy na terenie Olympji, który jest pod każdym względem lepiej dostosowany do potrzeb wystaw, aniżeli teren White City, gdzie się dotychczas odbywały Targi.

Poszczególne działy tej wystawy są podane poniżej:

Wyroby nożownicze, srebrne i platerowane, biżuterja, zegary i zegarki, norymberszczyzna, wyroby szklane różnego rodzaju, porcelana, fajans, wyroby kamienne, papier, materjały piśmienne i przybory biurowe, metalowe urządzenia biurowe, druki, książki, galanterja i różne artykuły dla sklepów tabacznych, skóra, wyroby skórzane i przybory podróżnicze, wyroby rymarskie i uprząż, szczotki i miotły, gry i zabawki, artykuły sportowe (włączając wędki i strzelby), ubrania sportowe, instrumenty naukowe i optyczne, instrumenty i urządzenia medyczne i chirurgiczne, okulary i przybory optyczne, aparaty i przyrządy fotograficzne i kinematograficzne, aparaty radjowe, instrumenty muzyczne, meble z drzewa, trzciny i wikliny, łóżka i pościel, dywany, linoleum, wyroby koszykarskie, lekkie i ciężkie chemikalja, domowe produkty chemiczne, drogerja, perfumerja, barwniki, artykuły spożywcze i konserwy, wyroby cukiernicze (cukier i czekolada), tytoń, papierosy i cygara, tekstylie i ubrania, sztuczny jedwab, buty i buciki, wózki dziecinne i dla inwalidów.

Wystawa w Bermingham, urządzona pod egidą Izby Handlowej w Bermingham, na której wystawiony będzie ciężki przemysł, przeważnie maszynowy, umieszczona będzie na tym samym terenie jak i w ubiegłych latach — Castle Bromwich.

Wystawa w Birmingham podzielona będzie na następujące działy:

Instalację do oświetlenia, na elektryczność, gaz i t. d., piece i naczynia do gotowania, również z aluminjum, kamienia i t. d., przyrządy do wielkich pieców, wyroby żelazne (do celów budowniczych, żeglugi i użytku domowego), maszyny różnego rodzaju i małe narzędzia, urządzenia młynarskie, wyroby gumowe, dla celów przemysłowych i do użytku domowego, motocykle i rowery, akcesorja automobilowe, rowerowe i aeroplanowe, przyrządy i instrumenty miernicze i do ważenia, przyrządy sanitarne, farby, lakiery i artykuły malarskie, urządzenia kolejowe, metale wszelkiego rodzaju (za wyjątkiem metali szlachetnych), maszyny i przyrządy rolnicze i ogrodnicze, instalacje dla browarów i rektyfikacyj, meble metalowe do ogrodów, namiotów i t. d., konstrukcje budownicze, broń, (za wyjątkiem sportowej), rury miedziane, ołowiane, mosiężne i ze stali, przyrządy do rur i pary, architektoniczne ornamentacyjne wyroby metalowe, liny ze stali i konopi oraz powrozy i sznury.

Cały teren wystawowy w Londynie i Birmingham jest już zajęty i Komitet Wystawowy zmuszony był odrzucić poważną ilość zgłoszeń. Przypuścić przeto należy, że pod względem eksponatów Targi 1930 roku prześcigną nawet zeszłoroczne, które już ustaliły rekord, gdyż liczba firm wystawiających osiągnęła poważną cyfrę 2438, w porównaniu z 2123 w 1928 roku.

Z powyższego można przeto wyciągnąć wniosek, że Targi tegoroczne obejmą jeszcze bardziej, aniżeli w poprzednich latach całokształt przemysłu angielskiego i dadzą zwiedzającym wyjątkową okazję zapoznania się ze źródłami zaopatrywania w towary angielskie.

Udogodnienia dla zwiedzających Wystawę będą w roku bieżącym znów rozszerzone. Najważniejsze z nich podane są poniżej:

a) Wydawanie, po zgłoszeniu do wymienionych poniżej urzędów, bezpłatnych kart wejścia, upoważniających do otrzymania gratisowych angielskich wiz paszportowych.

b) Zamawianie naprzód pokoi w Londynie i Birmingham przez Towarzystwo Podróżnicze T. Cook and Son, obecnie sfuzjowanego z Międzynarodowym Towarzystwem Wagonów Sypialnych, które również udzielać będzie wskazówek co do podróży do Anglji.

c) Możność korzystania z bezpłatnych usług tłumaczy na terenie wystawowym.

d) Urządzenie specjalnych pomieszczeń dla kupujących dla prowadzenia korespondencji i rozmów, i. t. d.

e) Delegowanie do poszczególnych działów Wystawy specjalnych urzędników Angielskiego Departamentu Handlu Zagranicznego, władających obcemi językami, których obowiązkiem będzie udzielanie wszelkich informacyj, dotyczących źródeł zaopatrywania handlu z poszczególnymi krajami, przedstawicielami i t. d.

f) Urządzenie specjalnego biura na terenach Wystawy celem udzielania porad zwiedzającym w sprawach handlowych celnych, taryfowych, i t. d.

Lista urzędów o których mowa pod (a).

Departament Handlu Zagranicznego w Londynie,
(Departament of Overseas Trade)
35, Old Queen Street,
Londyn, S. W. 1.

Wydział Handlowy Ambasady Angielskiej.
Piękna 6, Warszawa.
oraz
Wice-Konsulaty Angielskie w Katowicach, Lwowie, Łodzi, Poznaniu i Bydgoszczy.

Skrzynka zapytań

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5069. firmy, posiadającej wyłączne przedstawicielstwo na Polskę maszyn do szycia „Veritas“.

Nr. 5084. firmy, mającej zastępstwo na samochody „Hanomac“ i „Opel“.

Nr. 5142. dostawców szkła organicznego fabrykatu „Jubar“.

Nr. 5152. sposobu wytwarzania okucia kauczukowego do sznurówek i zarazem o wskazanie krajowego z tą produkcją związanego źródła zakupu surowca.

Nr. 5178. firmy, dostarczającej Alba Karburatory do samochodów.

Nr. 5189. fabryk szwedzkich budujących silniki na gaz ssany oraz motory systemu Diesla, które nie posiadają w Polsce przedstawicielstwa wzgl. reprezentanta zastępującego w Polsce fabrykę „Bolinder“, która w okresie przedwojennym fabrykowała własnego typu silniki spalinowe.

Nr. 5200. firmy, dostarczającej kompletne smolarnie do smolenia beczek piwnych i kuf.

Nr. 5208. fabryki wyrabiającej świece samochodowe marki „Boche“ i „Champion“.

Nr. 5235. fabryki, wyrabiającej węże metalowe spiralne (do powietrza).

Nr. 5236. fabryki lub hurtowni dostarczającej okucia białe Argentan i czarne okucia do puszorków i szorów wyjazdowych.

Nr. 5243. fabryki, wyrabiającej naczynia szklane żeberkowe do akumulatorów radjowych.

Nr. 5244. fabryki, dostarczającej maszyny do wyrabiania puszek hermetycznego zamknięcia.

Nr. 5257. wytwórni, wyrabiającej płótno impregnowane na budy do samochodów.

Nr. 5260. firmy, mającej zastępstwo niemieckich motocykli B. M. W. i Wander.

Nr. 5261. firmy, dostarczającej baloniki gumowe dla dzieci oraz maszynki do napełniania tlenu.

Nr. 5262. fabryki, wyrabiającej scyzoryki i nożyczki.

Nr. 5266. firm porcelanowych oraz hut szkła w kraju.

Nr. 5268. firmy, dostarczającej smarownice Stauffera.

Nr. 5269. firmy, dostarczającej beczki z blachy cynkowej.

Nr. 5272. firmy, dostarczającej maszyny kowalskie jak wiertarki, imadła etc.

Nr. 5273. firmy, dostarczającej przyrządy do podwiercania pali systemu „Straussa“ tj. przyrządów takich które zużywa się przy wbijaniu pali przy budowlach nadziemnych.

Nr. 5279. centralnego biura sprzedaży blachy cynkowej.

Nr. 5279. fabryki, wyrabiającej pompy skrzydłowe „Allweilera“.

Nr. 5282. firmy, wyrabiającej maszyny do wulkanizowania kotłów gumowych itd. do auta.

Nr. 5283. firmy, dostarczającej maszyny do wyrobu rurek opanc. do instalacji elektr.

Nr. 5284. firmy, dostarczającej maszyny do wyrobu wody sodowej.

UPRASZA SIĘ O PODANIE:

Nr. 5248. Kto ma na Polskę zastępstwo samochodów „Gräf & Stift“ i „Laurin & Klement“?

Nr. 5276. przepisu na specjalną masę, której używali murarze przed wojną do zaklejania wzgl. reparowania szczelin i dziur w murach i fasadach domów i balkonów. Masa ta była bardzo trwałą.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Maszyny torfowe — Fabryka Maszyn H. Mühsam, S. A., Włocławek

Są wzorowe warsztaty pracy, których sama marka jest najlepszem poleceniem. Nic bowiem nie pomoże reklama tam, gdzie produkt, zwłaszcza metalowy nie jest pierwszorzędny. Do takich firm, posiadających pełne zaufanie swej klienteli i swoją wyrobioną markę, należy niezawodnie ośrodek przemysłowy **F. Eberhardt**, Bydgoszcz. W trzech odrębnych oddziałach — maszyn, kotlarni i odlewni — wre tu przykładowa praca, prawdziwy „wyścig pracy“ w sensie państwowo-twórczym, odnośnie do tak ważnych gałęzi produkcji, jak pras mimośrodowych i torfowych (największe tego rodzaju urządzenia w Polsce, w Miasteczku!), do cegieł, kompletne pędnie, wentylatory, ekshaustory, elewatory itd. Dział kotlarni służy urządzeniami wulkanizacyjnemi do samochodów, rurociągami, kominami, kotłami parowemi, leżącemi i stojącemi rurami „Lachapelle“ itp. Szczególnie trzeba podkreślić modelarnię oddziału odlewni żelaza, gdzie według poleconych rysunków przeprowadza się modele dla odlewów wszelkiego rodzaju, naturalnie też według modeli doręczonych.

Poza wszystkiem uskutecznia firma Eberhardt wszelkiego rodzaju reperacje.

F. Eberhardt, Bydgoszcz, Oddział Fabryki Maszyn — Oddział Kotlarni — Oddział Odlewni żelaza

(g) Do „czarnych diamentów“ zaliczać należy nietylko węgiel, lecz też **torf**, który odpowiednio zużytkowany, staje się źródłem dochodów tak jednostek, jak i całego kraju. Zwłaszcza stosunkowo łatwy sposób wydobycia torfu przy zaopatrzeniu się najnowszemi narzędziami i maszynami torfowemi amortyzuje w bardzo krótkim czasie włożony w ten interes kapitał i świetnie się oprocentowuje. Dla tych celów możemy jak najusilniej polecić fabrykę spec. maszyn torfowych H. Mühsam, S. A. we Włocławku, wojew. warszawskie. Kopaczki i pasy do torfu tej firmy dorównują pod każdym względem wyrobom zagranicznym, jak też pod względem kalkulacji cen, a sama marka gwarantuje za ich pierwszorzędną jakość. Firmę tę możemy naszym Czytelnikom, zwłaszcza właścicielom torfowisk, jak najusilniej polecić.

SZMATY do czyszczenia maszyn

chemicznie czyste, pod gwarancją **dezynfekowane** i odkażone Liquorem cresoli saponatus „Sanizol" dostarcza w paczkach po 20 kg. a to:

Czysto białe	**po**	**zł 2.00 za kg.**
Trykotowe białe	**„**	**„ 1.50 „ „**
Jasne	**„**	**„ 1.50 „ „**
Ciemne cienkie	**„**	**„ 0.95 „ „**
„ grubsze	**„**	**„ 0.75 „ „**

8351

Hurtownikom udziela się odpowiedni rabat. 7837

Leszczyńska Hurtownia Surowców

RUDOLF ŁASKA w Lesznie, tel. 152 lub

Oddział w Poznaniu, ul. Śpichrzowa (teren kolejowy) tel. 1530

Hurtowe Składy Żelaza i wyrobów żelaznych

„TEHAZ"

Towarzystwo Eksploatacji i Handlu Żelazem

7731 Sp. z o. odp.

Zarząd: Warszawa, ul. Koszykowa 39
Telefon 409-50, 197-60

Oddziały: Bydgoszcz, Jagiellońska 46-47
Telefon 16-25, 768, 491

Kowel, ul. Łucka 42. Telef. 39, 21

Poleca do natychmiastowej dostawy ze składu:

Dźwigary |——| i żelazo korytkowe |___

Żelazo handlowe	Łopaty krajowe i zagraniczne
Blachy	Widły „ „
Bednarkę gorąco i zimno walcowaną	Naczynia emaljowane i ocynkowane
Stal resorową	Wiadra ocynkowane
Surówkę odlewniczą	Konwie do mleka
Druty	Garnki lano-żelazne H. i V.
Gwoździe	Piece Herzfelda i Viktoriusa
Hufnale	Rury i kolana
Podkowy	Armatury do pieców
Łańcuchy	Kosy
Zgrzebła	Sierpy
Osie	Siekiery, oskardy i mioty
Nakrętki i kapsle do osi	Części do pługów i kultywatorów

Siatki blaszane jednolite i t. d.

Dostawa żelaza wprost z Hut

po cenach Syndykatu Polskich Hut Żelaznych.

„Wartome"

właść.: St. Zieliński

Fabryka Maszyn i Armatur
Odlewnia Metali

Poznań, ul. Dąbrowskiego 79, Telefon 65-74

Wykonuje wszelką armaturę parową, gazową i wodną, reperacje wszelkich maszyn rolniczych i armatur. Gryzowanie kół zębatych do samochodów i t. d. Odlewy z miedzi, spiżu, mosiądzu, fosforbronzu, niklu, stalbronzu i wszelkie odlewy galanteryjne i t. p. 6806

Kosztorysy i porady techniczne bezpłatnie.

„WIEPOFANA"

Wielkopolska Odlewnia
Fabryka Maszyn i Narzędzi
Towarzystwo Akcyjne

Telefon 61-56 Poznań Dąbrowskiego 81

Odlewy żeliwne staliste:

a) **cylindry** do maszyn parowych i motorów spalinowych

b) **tłoki**

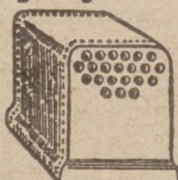
c) **kwaso-** i **ognioodporne**

d) **ruszta** wszelkiego rodzaju, tak do palenisk stałych, jak i ruchomych.

8299b



WAŁY KOLANOWE DO WSZYSTKICH SYSTEMÓW MŁOCARŃ PAROWYCH JAK TEŻ KOMPLETNE ŁOŻYSKA DO NICH.



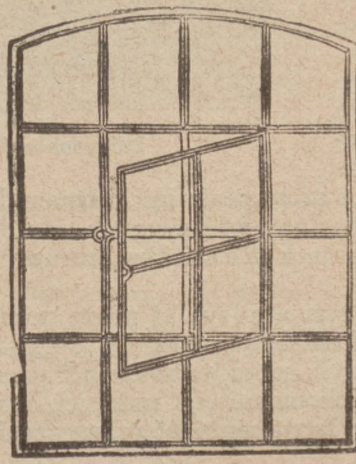
KOMPLETNE PALENISKA LOKOMOBILOWE I DO LOKOMOTYW JAK TEŻ DO WSZYSTKICH SYSTEMÓW KOTŁÓW PAROWYCH.

WYKONUJE: W NAJKRÓTSZYM TERMINIE I NA DOGODNYCH WARUNKACH.

S. SAMULSKI i Sp. PLESZEW

FABRYKA MASZYN I ARMATUR-ODLEWNIA-KOTLARNIA

7648



FABRYKA KRAT I OKIEN KUTYCH

Edw. Siwka i Ska.

Środa — tel. 127

dostarcza jako specjalność:

OKNA żel.-kute, każdego rodzaju i wielkości dla fabryk, mieszkań i chlewów, oraz wszelką konstrukcję żelazną, dla budowli

Cenniki na żądanie

8136



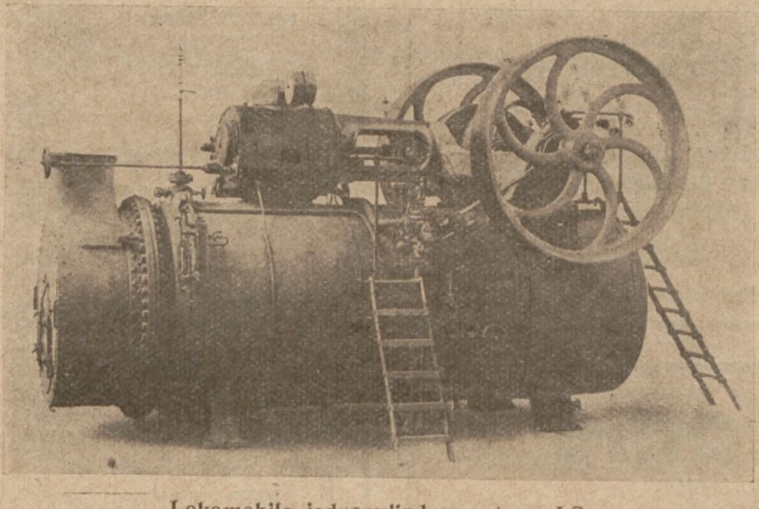
Postępy w budowie maszyn napędowych

Lokomobile jednocylindrowe. — Palenisko wyciągalne o płomieniu zwrotnym. — Lokomobile z kondensacją na parę przegrzaną. — Konstrukcja przegrzewacza. — Przepalenisko na trociny. — Regulacja biegu.

Do jednego z najbardziej rozpowszechnionych typów maszyn napędowych zaliczyć przedewszystkiem należy lokomobile, t. j. takie maszyny parowe, które są bezpośrednio zmontowane na kotle i tak urządzone, by były łatwe do transportowania.

Pojęcie to należy jednak nieco rozszerzyć, ponieważ zaczęto budować lokomobile półstałe, mające tę właściwość, że mogą służyć jako maszyny stałe i stać się w każdej chwili lokomobilami ruchomemi, łatwo przenośnemi przez zwykłe zmontowanie kół. Dzięki zaś specjalnie przemyślanej konstrukcji resorów oraz wymiaru kół, uzyskać można również łatwość przenoszenia lokomobil po wszelkich terenach i drogach.

Ten wyłom konstrukcyjny znajdujemy przy lokomobilach fabryki H. Cegielski Sp. Akc. w Poznaniu, przyczem zaletą tych konstrukcyj jest nadzwyczaj łatwa obsługa, lepsze wyzyskanie paliwa i pary, bardzo mała powierzchnia i fundamenty potrzebne na umieszczenie całego agregatu, co szczególnie jest ważnem dla fabryk i jednostek przemysłowo-wytwórczych, znajdujących się na drogich gruntach miejskich w szczupłych pomieszczeniach itp.



Lokomobila jednocylindrowa typu LS.

Na wyżej podanym rysunku (rys. 1) mamy przedstawioną nowoczesną lokomobilę fabryki H. Cegielski Sp. Akc. w Poznaniu w wykonaniu jedno-cylindrowem. Głównemi zaletami tej lokomobili jest niski jej koszt nabycia oraz nadzwyczaj łatwa możność przenoszenia. Poza tem nadmienić należy, że dzięki dużej wytrzymałości kotła dopuszczającego wysokie ciśnienie oraz dzięki szeroko ujętemu obszarowi regulacji, praca lokomobili tej jest nadzwyczaj ekonomiczną, ponieważ uwydatnia racjonalną konsumcję paliwa, zależną jedynie od chwilowo zapotrzebowanej mocy.

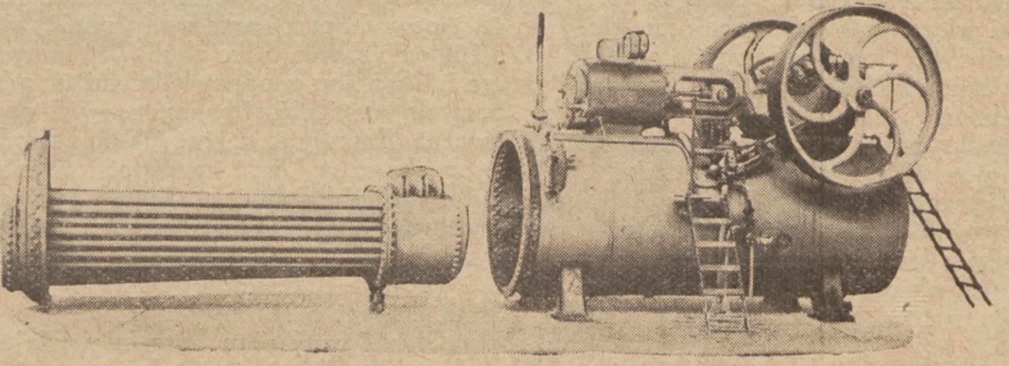
Dzięki wyłuszczonym zaletom lokomobile fabryki H. Cegielski S. A. w Poznaniu znajdują bardzo rozległe zastosowanie w przemyśle, a w szczególności w warsztatach o niskiem zapotrzebowaniu mocy jak w cegielniach, tartakach, młynach, elektrowniach o niskiej mocy itp. Szczególnie korzystne zastosowanie tych lokomobil znajdujemy w wypadku, gdzie para wydmuchowa może być wykorzystaną dla celów ogrzewczych, np. dla ogrzania pomieszczeń, suszarni, celów przemysłowych itp.

W budowie omawianych lokomobil przewidziano cały szereg konstrukcyjnych ułatwień, by obsługa nie była uciążliwą, a drobne naprawy można było wykonać własnemi środkami bez pomocy fabryki.

Lokomobila jednocylindrowa zaopatrzona jest w palenisko pracujące płomieniem zwrotnym, co posiada tę zaletę, że ściana sitowa rur płomiennych usunięta jest od bezpośredniego wpływu spalania gazów, poza tem wpływa to korzystnie na trwałość lokomobili. Dzięki takiemu rozwiązaniu konstrukcyjnemu (rys. 2) pierwsza ściana sitowa, jaką gazy na drodze

swej napotykają, jest rzeczywiście tylną ścianą, przyczem z chwilą, gdy gazy do ściany tej podchodzą, są już częściowo ochłodzone, a więc nie są w stanie ujawnić szkodliwych wpływów na trwałość ściany sitowej.

System rur płomiennych posiada tylko jednostronne umocowanie do oprawy kołtowej, tak, że posiada swobodę wydłużania się ku tyłowi, usuwając możliwość jakichkolwiek szkodliwych naprężeń, dzięki czemu wykluczonem jest zjawisko nieszczelności kotła, spotykane przy innych systemach lokomobil.

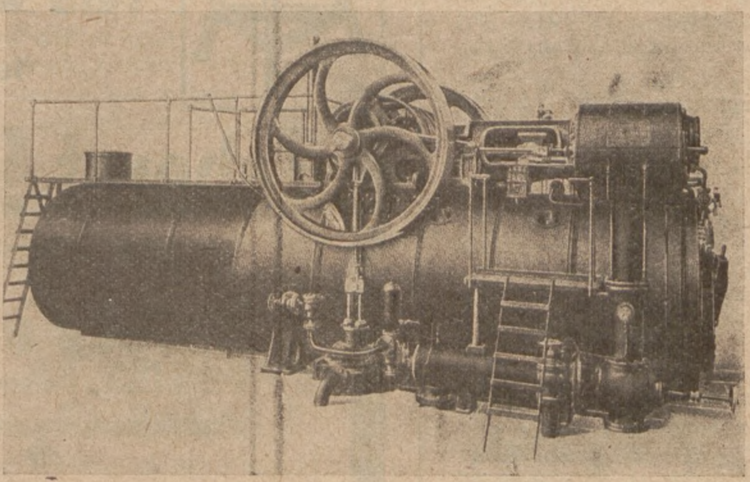


Palenisko wyciągalne o płomieniu zwrotnym.

System rurowy jest nadzwyczaj łatwo wyciągalny z wnętrza kotła, dzięki czemu posiada się możność łatwego oczyszczania rur z kamienia kotłowego. Poszczególne rurki są tak ustawione, że z łatwością pomiędzy nie można przesunąć narzędzia do czyszczenia i bez wielkiego trudu powstały z czasem kamień kotłowy usunąć.

Opisana lokomobila fabryki H. Cegielski Sp. Akc. w Poznaniu należy do typu maszyn jednocylindrowych, z cylindrem zanurzonym w otulinie parowej, tworzącej jakby kopułę. Cylinder ten posiada swobodne połączenie z kotłem, z którego odbiór pary odbywa się drogą ku górnej części kopuły, zapewniając w ten sposób utrzymanie ścisłości pary oraz wzmożone ogrzewanie ścianek cylindra jako też powrót wody skondensowanej wprost do kotła.

Poza lokomobilami jednocylindrowemi, buduje fabryka H. Cegielski lokomobile dwucylindrowe z kondensacją na parę przegrzaną. Lokomobile te, budowane dla szerokiego obszaru mocy, posiadają nieocenioną zaletę, że można je przeciążać i w tym stanie je niezawodnie używać. Tak np. lokomobila 100-konna może normalnie pracować przy 120 koniach oraz może być chwilowo przeciążona do 150 koni, przyczem uzyskany skutek użyteczny jest bardzo korzystny.



Lokomobila stacyjna typu LP z kondensacją.

Lokomobile te posiadają również cały szereg zalet, do których przedewszystkiem zaliczyć należy dobre konstrukcyjne rozwiązanie wbudowania systemu rur ogniowych.

Rozplanowanie rur i sposób ich wmontowania daje bowiem łatwy do nich dostęp celem umożliwienia przeprowadzenia wszelkich niezbędnych prac konserwacyjnych, m. in. do usunięcia akumulowanego kamienia kotłowego. Rury te są obustronnie wwalcowane do ścian sitowych, tak, że zapewniają absolutną szczelność w czasie ruchu. Poza tem przewidziano odpowiednią ilość rur kotłowych, ściągających ściany sitowe. Cały system rur jest łatwo wyciągalny, ponieważ zaśrubowanie jest łatwo dostępne i usunięte od bezpośredniego działania gozów spalinowych. W wypadku zatem, gdy posiada się do dyspozycji zapasowy system rur, wówczas wymiana rur odbyć się może w przeciągu 24 godzin. Oczyszczenie systemu rur z kamienia kotłowego odbyć się może bardzo szybko ze względu na dogodny ich układ i wzajemne rozplanowanie.

Lokomotywa z kondensacją zaopatrzona jest w przegrzewacz pary, wykonany z rur ze stali ciągnionej bez szwu. Rury te wykonane w postaci spirali, są w ten sposób wbudowane do lokomobili, że zapewniają przeciwbieg pary i gazów spalin., dzięki czemu para u wyjścia spotyka gazy o wysokiej temperaturze, zapewniając sobie tem samem wysoką temperaturę przegrzania. Bezpośrednie omywanie powierzchni ogrzewalnej przegrzewacza przez gazy zapewnia równomierny podział ciepła na rury, dzięki czemu otrzymuje się zupełne wyzyskanie gazów spalinowych i unika się różnic temperatur i ciśnień pary w rurach, co posiada duże znaczenie dla niezawodności ruchu. Poza tem ten stan usuwa możliwość powstawania nieszczelności rur w miejscach zawalcowania, co znowu posiada pierwszorzędne znaczenie dla bezpieczeństwa i ciągłości ruchu.

Wbudowanie przegrzewacza bezpośrednio za systemem rur daje najprostsze prowadzenie gazów, unika się bowiem jakichkolwiek zmian kierunków pociągających za sobą straty oporowe. Gazy spalinowe wykorzystywane są na najkrótszej drodze, wobec czego straty cieplne przez przewodnictwo i promieniowanie zmniejszone zostały do minimum. Dzięki temu uzyskuje się duże wykorzystywanie paliwa, a więc duży skutek użyteczny kotła i przegrzewacza.

Powierzchnia ogrzewalna przegrzewacza jest w ten sposób wymiarowana, że otrzymać można temperaturę przegrzania 300 do 325° C., zależnie od stopnia obciążenia. Celem regulacji temperatury przegrzania ustawiona jest między systemem rur a wężownicą zasłona zaopatrzona w otwory umieszczone nawprost ujścia rur płomieniówkowych. Otwory te można łatwo regulować zapomocą centralnej klapy. Stopień otwarcia klapy wpływa na wysokość temperatury przegrzania. Na początku zapłonu klapa winna być otwarta całkowicie.

Przegrzewacz jest łatwo wyciągalny z komory spalinowej przez zwykłe odśrubowanie kołnierzy złączonych. Usunięcie pyłu lotnego i sadzy z wężownicy przegrzewacza jako też z rur płomieniówkowych odbywa się przy pomocy nadzwyczaj prostego parowego aparatu wydmuchującego. *(D. c. n.)*

Szlakiem nowoczesnych zdobyczy techniki

Gigantyczny plan obniżenia Morza Śródziemnego. — Zamiana siły naporu wód na energję elektryczną

W Niemczech zrodził się olbrzymi plan, którego autorem jest monachijski budowniczy Soergel, projektujący ni mniej ni więcej, jak tylko obniżenie poziomu Morza Śródziemnego i uzyskanie w ten sposób znacznych obszarów lądu, wzdłuż morskich brzegów, a oprócz tego nawodnienie pustynnych okolic Afryki Północnej. W rezultacie miałoby zostać uzyskanych 700 miljardów metrów kwadratowych nowego lądu.

Projekt opiera się na tem, że przed około 50 000 lat Morze Śródziemne nie istniało, a Europa, Azja i Arfyka połączone były lądem. Dopiero w miarę zmian geologicznych, w końcu okresu lodowego, masy wód Oceanu Atlantyckiego wlały się w basen dzisiejszego Morza Śródziemnego.

Jak twierdzi Soergel, współczesna technika jest w stanie odwrócić bieg natury, czyli wyciągnąć korzyści z tego, że Morze Śródziemne czerpie swoje wody w głównej mierze z Atlantyku, z którego w jednej sekundzie wpływa do niego około 87 000 metrów kubicznych wody, oraz z Morza Czarnego, które mu dostarcza w sekundzie 3 600 metrów kubicznych wód. Jeżeli odetniemy ten dopływ, to poziom Morza Śródziemnego, z powodu parowania wody, obniży się w ciągu roku o 165 cm. Trzeba tylko zbudować tamy przy Gibraltarze i Chanaku, z odpowiedniemi urządzeniami, które pozwolą zamienić siłę naporu wód na energję elektryczną. Energja ta służyć ma do nawodnienia pustynnych obszarów, oraz zagospodarowania osuszonego lądu. Według obliczeń Soergla, nowe obszary, po przeprowadzeniu całości projektu, miałyby do dyspozycji okrągło 160 miljonów PS energji.

Projekt przewiduje obniżenie poziomu Morza Śródziemnego o 200 mtr.

Gigantyczny plan Soergla, wydający się niezniszczalną fantazją, jest zupełnie poważnie traktowany w technicznych kołach naukowych. Podobno wielkie zainteresowanie dla planu okazali Mussolini i Primo de Rivera. Czy jednak i kiedy wejdzie on w stan realizacji — o tem dziś niczego powiedzieć nie można. W każdym razie nieprędko to nastąpi.

Na drodze rozwoju polskiej ekspansji morskiej

URUCHOMIENIE DOKU REMONTOWEGO.

Poświęcony w ub. miesiącu w Gdyni i ustawiony w basenie rybackim dok nr. 1 rozpoczął już swą pracę. Do doku tego wprowadzono pierwszy statek do remontu, mianowicie O. R. P., „Jaskółka", należący do polskiej marynarki wojennej. Dok funkcjonuje bez zarzutu i będzie mógł przeprowadzać wszelkie nawet znaczniejsze remonty polskiej floty zarówno wojennej jak i handlowej.

STAN ROZBUDOWY GDYNI.

W porcie gdyńskim na ukończeniu jest obecnie budowa dużego basenu imienia Piłsudskiego. Nadbrzeża basenu są już gotowe. Zostały również wybudowane hangary (składy portowe).

Na ukończeniu są roboty, związane z budową wielkiej chłodni eksportowej, budowanej przez Państwowy Bank Rolny. Będzie to jedna z największych chłodni portowych w Europie.

Przy basenie imienia Piłsudskiego powstać ma wkrótce wielki magazyn cukrowy, budowany przez Zachodnio-Polski Związek Cukrownictwa w Poznaniu kosztem 4.000.000 złotych. Magazyn ten ma umożliwić skierowanie całego eksportu polskiego przez Gdynię. Ponadto posunęły się znacznie roboty hydrotechniczne.

Przy basenie południowym urządzona będzie wielka hala, zaopatrzona w chłodnie i oddzielne lodówki. Hala ta ma skoncentrować stały handel świeżą rybą z połowów na dalekiem morzu. Dotychczas połów rybaków polskich był kierowany do Gdańska. Hala umożliwi kierowanie specjalnemi wagonami-lodowniami świeżej ryby do Warszawy i innych ośrodków w Polsce. Przyczyni się to niewątpliwie do potanienia ryb morskich w całym kraju.

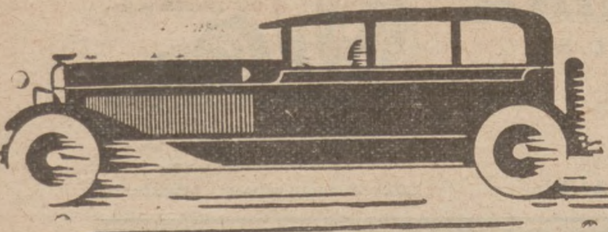
W trosce o interesy rybaków przystąpił rząd za pośrednictwem Instytutu Rybackiego w Gdyni do budowy wyciągu dla kutrów rybackich. Umożliwi to dokonywanie naprawy kutrów przez samych rybaków.

Zarząd budowy portu przystąpił częściowo do budowy basenu „Prezydenta". Będzie to ostatni basen na skraju południowym, który skoncentruje żeglugę przybrzeżną i bałtycką.

Z SZEROKIEGO ŚWIATA

TELEFONY NA DRABINACH STRAŻACKICH.

Departament straży pożarnej w Leicester, w Anglji, zaopatrzył strażaków gaszących ogień na olbrzymich rozmiarów drabinach w aparaty telefoniczne. Dotychczas porozumiewanie się szefa straży z poszczególnymi strażakami natrafiało na wielkie trudności z powodu znacznej częstokroć odległości, jaka ich dzieliła.



Dział Samochodowy

Rozwój komunikacji samochodowej w Europie

Stałe wysiłki udoskonalania techniki środków komunikacyjnych. — Tunel pod kanałem La Manche.

Projekty rozwoju komunikacji samochodowej i kolejowej stanowią w Europie Zachodniej coraz bardziej palące zagadnienie. Tempo życia jest tak wielkie, że każda godzina zaoszczędzonego czasu na pokrycie jakiegoś dużego dystansu stanowi w stosunku rocznym wartość, wyrażającą się setkami tysięcy dolarów. W związku z tem, praca twórcza inżynierów czyni stałe wysiłki na drodze coraz większego udoskonalenia techniki środków komunikacyjnych. Do tych zagadnień zaliczyć musimy bezsprzecznie kwestję bezpośredniego połączenia Wielkiej Brytanji z kontynentem europejskim.

Biuro Badań Naukowych General Motors Corporation posiada w swoich archiwach ciekawe materjały, dotyczące ewolucyj, jakie przechodził ten projekt.

Myśl sama nie jest już obecnie nowa. Już za czasów Napoleona I. przedstawiono mu projekt przeprowadzenia tunelu pod kanałem La Manche. Względy strategiczne wzięły jednak wtedy górę nad spodziewanemi korzyściami, jakieby przyniósł tunel, łączący bezpośrednio Londyn z Paryżem. Zresztą, były to czasy bardzo silnego antagonizmu Anglji i Francji, co nie mogło się przyczynić do powodzenia tego projektu. Sprawa poszła na jakiś czas w odwłokę. Za czasów trzeciego cesarstwa projekt ten znowu stał się aktualny, lecz, jakkolwiek uzyskał aprobatę Napoleona III i królowej Wiktorji, wykonanie jego nie doszło do skutku. I tym razem także doniosłość dla życia gospodarczego obu państw została przekreślona względami wojskowemi i polityką izolacji, uprawianą przez Wielką Brytanję.

Radykalne zmiany przyniósł wiek 20, gdzie z jednej strony tempo życia ekonomicznego wymaga zastosowania jak najdalej idących oszczędności czasu, a z drugiej strony technika wojenna została postawiona tak wysoko, że kwestja zniszczenia kraju nieprzyjacielskiego z dużych odległości i wreszcie, z trzeciej strony technika konstrukcyjna rozporządza dzisiaj takiemi środkami, że gwarantuje absolutne bezpieczeństwo wykonania tego gigantycznego projektu, oraz względnie niskie koszty budowy samego kanału.

Proponowany obecnie tunel pod kanałem La Manche ma stanowić cudo techniki inżynierskiej. Koszty jego wykonania obliczają na 150 miljonów dolarów, które w krótkim czasie byłyby pokryte z opłat, ściąganych od korzystających zeń. Tunel ten służyć będzie w równej mierze do komunikacji kolejowej jak i samochodowej. Rozmiarami swemi ma on przewyższać dziesięciokrotnie tunel dla ruchu kołowego pod rzeką Hudson w New Yorku.

Głównym celem tunelu pod kanałem La Manche jest osiągnięcie oszczędności czasu, oraz zwiększenie bezpieczeństwa w komunikacji bezpośredniej między Anglją a kontynentem europejskim. W chwili obecnej Paryż jest nietylko stolicą świata, ale stanowi największe centrum dla wszystkich linij kolejowych kontynentu. W razie zaś wybudowania tunelu rolę tę przejąłby Londyn. Motyw ten zdaje się skłaniać opinję angielską do przychylnego odnoszenia się do rzeczonego projektu i, prawdopodobnie, przezwycięży konserwatyzm ludności angielskiej w tej mierze. Opinja francuska stale odnosiła się do projektów tunelu pod kanałem La Manche przychylnie, z chwilą więc kiedy opinje obu narodów będą uzgodnione, będziemy mogli odbywać suchą nogą podróż z Londynu do Paryża.

Długość tunelu wynosić ma 52 km., z czego 35 pod powierzchnią wody. Przebycie tej przestrzeni koleją elektryczną zajęłoby tylko godzinę czasu, a więc, jak widzimy, oszczędność czasu bardzo wydatna.

W niedalekiej przyszłości będziemy prawdopodobnie świadkami urzeczywistnienia się tego projektu.

Rozwój dróg automobilowych w Europie Zachodniej

Francja według zapowiedzi p. M. Forgeot'a, b. ministra Robót Publicznych, buduje dwie wspaniałe autostrady z Lille do Nicei i ze Strassburga do Biarritz. Italja ma w budowie linję Padwa—Wenecja i rozpoczyna budowę autostrady Medjolan—Turyn, długości 125 km. i drugiej Brestia—Werona, Werona—Padwa. Linje te połączą bezpośrednio Turyn z Trjestem i Fiume.

Nasz skromny budżet drogowy przeznacza na konserwacje 1 kg. drogi bitej 1 970 zł, podczas gdy Francja wydatkuje 13.000, Czechosłowacja 11.000, a mała Austrja 10 000. Nic dziwnego, że mimo wysiłku Departamentu Drogowego Min. Robót Publ., aby

8423

za skromne sumy utrzymać drogi nasze w stanie możliwym, jeździmy po drogach, na których automobile szczególnie te słabszej konstrukcji, niszczą się po pierwszych paru tysiącach km. jazdy. Stan ten, niestety, trwać będzie jeszcze bardzo długo. Drogi nasze, nie odpowiadając wymaganiom trakcji samochodowej, muszą być zupełnie przebudowane, na co jeszcze długo nie będzie środków finansowych.

W zarodku będący nasz przemysł automobilowy winien na ten stan rzeczy zwrócić baczną uwagę. Długo jeszcze w Polsce odpowiednim będzie nie wytwór masowej produkcji, jak amerykańskiej, o lekkiem podwoziu, nietrzymający się naszych wyboistych o zmiennym profilu dróg, lecz automobil o silnej ramie podwozia z lekką nadbudową, a przedewszystkiem o konstrukcji, którąby opłacała częsty przy tych drogach remont.

Na marginesie wystawy automobilowej w Nowym Jorku

Wiadomo, że w gospodarczem życiu Stanów Zjednoczonych automobil odgrywa bardzo ważną rolę; używa go prawie każda rodzina, każdy interes itp.

Dużo pisaliśmy o tem, jak przedstawia się przemysł automobilowy w cyfrach, jak się rozwija, że w ostatnich czasach nieco spadł, co po części nawet było początkiem olbrzymiego krachu giełdowego w kraju.

Dla mających automobile ciekawą jest rzeczą, ile też różnego rodzaju i wyrobu automobili istnieje w Stanach Zjednoczonych. Obraz różnych rodzajów daje nam wystawa automobilowa, urządzona w New Yorku w „Grand Central Palace". Na wystawie tej oglądać można 300 automobili i podwozi 46 różnych firm, w tem tylko dwóch firm zagranicznych.

Znajdujemy tam automobile następujących marek amerykańskich:

Auburn, Blackhawk, Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Cord, Cunnigham, De Soto, Dodge Brothers, du Pont, Durant, Elcar, Erskine, Essex, Franklin, Gardner, Graham, Huhson, Hupmobile, Jordan, Kissel, La Salle, Lincoln, Marmon, Marquette, Nash, Oakland, Oldsmobile, Packard, Peerless, Pierce-Arrow, Plymouth, Pontiac, Reo, Roosevelt, Ruxton, Studebaker, Stutz, Viking, Whippet, Willys, Willys Knight, Windsor, White Prince, Brak jak widzimy Forda, ale Ford urządza wystawę swych automobili osobno.

Z zagranicznych wystawiono automobile Mercedes-Benz i Voisin.

Międzynarodowa linja autobusowa

Między Niemcami a Szwajcarją otwarto pierwszą międzynarodową linję autobusową. Łączy ona niemieckie Donaueschingen ze szwajcarskiem Schaffhausen, będąc przedłużeniem linji kolejowej, która biegnie przez Schwarzwald.

Ta pierwsza międzynarodowa linja autobusowa sprawiła wiele możliwości komunikacyjnych, zarówno dla pasażerów niemieckich, jak i szwajcarskich. Linja jest administrowaną przez Niemców i Szwajcarów. Załatwianie formalności granicznych odbywa się od 2 do 7 minut.

POSTĘPY W DZIEDZINIE AUTOMOBILIZMU

NOWA METODA REGULACJI RUCHU SAMOCHODOWEGO.

Niezwykłego eksperymentu dokonał inżynier wielkiej fabryki elektro-techn. „Westinghouse" w Ameryce, R. W Maxwell, manewrując samochodem bez kierowcy zapomocą dźwięku własnego głosu.

Eksperyment miał miejsce w Nowym Jorku na Wystawie Samochodów-Modeli 1930 w Grand Central Palace. Przez telefon ukryty w małem drzewku p. Maxwell wydawał polecenia, które samochód spełniał co do joty. Na rozkaz: naprzód — samochód szedł aż do zawołania: stop! Podobnie cofał się wtył. Na wyraz: driver — zapalały się światła w samochodzie.

Za każdym wyrazem p. Maxwella ukazywały się światełka — jedno do trzech, które przedostając się przez specjalnie wrażliwe celki, operowały maszynerją samochodu.

Wynalazek jest jeszcze za nowy, by znalazł szersze zastosowanie w prowadzeniu automobilu, ale według zdania niektórych ekspertów będzie odpowiadał policji regulującej ruch uliczny. Zamiast sygnałów policjant kilkoma wyrazami do telefonu zatrzyma wozy w tym lub owym kierunku jadące.

Policjanci będą jednak zmuszeni do grzeczności i zamiast dotychczasowych: Hej! dokąd jedziesz, czy nie widzisz sygnałów! — wystarczy: proszę cofnąć!

„Elektryczne oko" tegoż wynalazcy stworzyło garaż. Wystarczyło rzucić snop światła na wrażliwy mechanizm zamku, a drzwi się otwierały.

NOWA KONSTRUKCJA SILNIKA SAMOCHODOWEGO.

Anglja, pragnąc zdobyć nowy światowy rekord samochodowy, buduje automobil, opatrzony w dwa motory, z których każdy liczy po 12 cylindrów. Motory te, rozwijając przy 4.000 obrotów siłę 4.000 HP., pozwolą samochodowi osiągnąć bardzo wielką szybkość.

Samochód posiada trzybiegową skrzynkę biegów, która przynosi ruch na oś tylną bez dyferencjału. Kierownica działa na każde z przednich kół osobno. Ciężar olbrzyma jest triumfem konstruktora p. Coatalena i wyniesie wszystkiego 2.500 kg. Ważne zagadnienie pneumatyków rozwiązała firma Dunlop, konstruując opony o jedwabnych płótnach.

Dnia 1 marca rb. wyjeżdża konstruktor L. Boatalen wraz z samochodem na sławną plażę florydzką po nowe zwycięstwo genjuszu ludzkiego nad materją.

NOWY TYP AKUMULATORA.

Wytwórnie amerykańskie silników samochodowych pracują ostatnio nad ulepszeniem akumulatorów, które wypełniane dotychczas — jak wiadomo — płynnym kwasem siarczanym, z wielu powodów okazują się coraz mniej praktyczne w użyciu. Próby nad ulepszeniem idą przedewszystkiem w tym kierunku, by płynny kwas siarczany zastąpić masą stałą, podobnie jak to ma miejsce w t. zw. „suchych bateriach" elektrycznych. Dotychczasowe wyniki nie są jednak zadowalające. Stosunkowo najkorzystniejszym okazał się dotąd typ „półsuchy", w którym ulepszenie polega na zespoleniu ołowianych płyt akumulatora masą, regenerującą się przez dolewanie do niej w odstępach 2—3 miesięcy zwykłej wody destylowanej. W każdym razie i to ulepszenie może już przynieść właścicielom samochodów poważną oszczędność, tak pod względem czasu i trudu, jak nawet pod względem pieniężnym w kosztach odnawiania akumulatorów.

TERENY PRÓBNE W WYTWÓRNIACH SAMOCHODÓW.

Niektóre wytwórnie samochodów otoczone są doskonałemi szosami, na których odbywają się próbne jazdy z nowowybudowanemi samochodami. Ostatnio jedna z większych wytwórni w Anglji, Hillman, zbudowała taką próbną drogę, różniącą się jednak od innych dróg próbnych tem, że część jej jest naśladownictwem wyboistego terenu, zbliżonego do terenu na terytorjach kolonjalnych. Próby na tej drodze odbywają się niezależnie od późniejszych dalekodystansowych prób. Mają one na celu wykrycie wszelkich niedokładności w resorowaniu, amortyzatorach wstrząsów, mechanizmie kierowniczym i t. d. Wszelkie wykryte błędy zostają natychmiast usunięte, skutkiem czego samochód poddany ostatniej dalekodystansowej próbie jest już ostatniem słowem doskonałości.

NOWY TYP LEWARKA NA KOŁA.

Na rynkach zagranicznych został ostatnio wprowadzony nowy typ lewarka na 4 koła. Lewarkiem tym 2-tonowym autobus zostaje całkowicie uniesiony w ciągu 1 min. 39 sekund. Ciekawą zaletą lewarka „Jackal" jest fakt, że podniesienie przy jego pomocy całego wozu wraz z 4-ma kołami, wymaga takiej samej pracy, jak podniesienie jednego koła.

GARAŻE AUTOBUSOWE PRZYDROŻNE.

Jednym z czynników, sprzyjających szalonemu rozwojowi ruchu autobusowego są liczne garaże i warsztaty przydrożne. W każdym najmniejszem miasteczku, lub nawet wprost przy szosie, w odstępach 4—5 klm., znajdują się garaże. Wygląd takiego garażu jest następujący: przy drodze szeroki asfaltowany podjazd z poustawianemi pompami olejowemi i benzynowemi. Za podjazdem znajduje się właściwy garaż.

Garaż ten tworzy ogromna hale z oszklonym dachem, bez specjalnych boksów na oddzielne samochody. Garaże takie są bezwzględnie lepsze od naszych garaży, na które składają się ciasne i niewygodne boksy, w których zaledwie można się swobodnie poruszać.

KĄCIK STATYSTYCZNY

ILE SAMOCHODÓW PRZYPADA NA TYSIĄC MIESZKAŃCÓW.

Według obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego po dzień 7 stycznia 1929 r. przeciętna liczba samochodów na tysiąc mieszkańców przedstawiała się następująco: w Europie — Anglja 25.2, wolne państwo Irlandja 13.7, Austrja 2.5, Belgja 14.3, Czechosłowacja 3.5, Danja 28.3, Finlandja 2.5, Francja 26.8, Grecja 2.8, Hiszpanja 5,0, Holandja 0.1, Niemcy 8.4, Norwegja 13.3, Polska 1.0, Portugalja 4.3, Z. S. S. R. (Rosja) 0.1, Rumunja 1.6, Szwajcarja 17.0, Szwecja 17.6, Węgry 1.9, Włochy 3.4.

W Ameryce Północnej — Kanada 85.6, Stany Zjednoczone 206.5, w Ameryce Środkowej — Meksyk 3.5, w Ameryce Południowej — Argentyna 29, Brazylja 4.4, w Azji — Ceylon 3.3, Chiny 0.0, Indje Brytyjskie 0.4, Japonja 1.2, w Afryce — Algier 6.4, Egipt 1.7, Marokko francuskie 3.6, Związek Południowo-Afrykański 9.9, w Oceanji — Australja 82.9.

CHARAKTERYSTYCZNE CYFRY.

Na początku r. b. na wyspie Ceylon (Azja) funkcjonowało 2.314 autobusów, t. j. prawie tyle, co w Polsce.

W stolicy Brazylji, Rio de Janeiro, miejska sieć autobusowa ma 300 maszyn, kursujących na 36 linjach.

PRZEDSIĘBIORSTWA AUTOBUSOWE W STAN. ZJEDN.

W Stanach Zjednoczonych A. P. w dn. 1 stycznia r. b. było w ruchu 92.325 autobusów. W tej liczbie 46.500 należało do samorządów, 45.825 do osób i instytucyj prywatnych i 3.750 do innych. Bardzo ciekawe jest zestawienie, jakim celom służyły tam autobusy prywatne. Otóż 40.875 autobusów służyło celom szkolnictwa publicznego i prywatnego, przemysł hotelowy miał do swych usług 800 autobusów, dla celów przemysłowych wogóle istniało 1.000 autobusów, reszta autobusów służyła różnym innym pożytecznym celom.

RUCH AUTOBUSOWY W ANGLJI.

W Anglji znajduje się 1.200 linij autobusowych, z których dwie trzecie stanowi własność jednostek, reszta zaś należy do zrzeszeń. Obecnie wśród właścicieli autobusów daje się zauważyć tendencja do zjednoczenia w jednym związku właścicieli autobusów.

ROZWÓJ ILOŚCI AUTOBUSÓW W POLSCE.

W stosunku do ilości autobusów w dn. 1 stycznia 1929 r. — w dn. 1 lipca r. 1929 ilość ich wzrosła o 23,2%, a w stosunku do ilości w r. 1928 — o 50,8%.

W stosunku do wszystkich pojazdów mechanicznych autobusy stanowią najmniejszą grupę, jak to widać z poniższej tabeli, opracowanej przez p. A. Minchejmera:

Rodzaj pojazdu	% wszystkich pojazdów 1. I 1929	1. I. 1928	1. VII. 1929	%, przyrostu w I półr. 1929
Osobowe	50	46,3	43	32
Dorożki	15,5	17,6	17,4	16,9
Autobusy	6	8	8,9	13
Ciężarowe	13,6	14	15	20
Motocykle	14,5	13,4	13,8	16,4

Redakcja pisma służy bezinteresownie Szan. Abonentom swoim chętnie wszelkiemi informacjami

w sprawie krajowych źródeł zakupu

Wszelkie życzenia w tym kierunku prosimy skierować do redakcji pisma.

Handel i Przemysł Rowerowy
Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Przygotować rowerowych techników specjalistów

Pisaliśmy już parokrotnie o rozwoju naszego przemysłu rowerowego, nie będziemy więc powtarzali po raz drugi wszelkich danych, a przypomnimy tylko wnioski końcowe, do których doszliśmy.

W Polsce, w porównaniu z innemi krajami kulturalnemi o średniej zamożności jest stanowczo zamało rowerów w stosunku do ilości ludności. Z wielu powodów ilość rowerów u nas wzrasta obecnie powoli, lecz należy spodziewać się, że równolegle z polepszeniem stosunków ekonomicznych, unormowaniem naszego życia i rozbudową sieci drogowej ilość ta zacznie gwałtownie wzrastać i dojdzie do pewnej normy, odpowiadającej np. stosunkowi — 1 rower na rodzinę, lub 1 rower na 2 dorosłych obywateli.

Przy obecnym stanie naszego przemysłu rowerowego nie moglibyśmy nawet w małej mierze sprostać takiemu wzrostowi zapotrzebowania i dlatego dziś już musimy myśleć o dalszej rozbudowie naszego własnego przemysłu rowerowego, aby nie popaść w smutną zależność od fabryk zagranicznych i nie wywozić niepotrzebne z kraju z takim trudem zebranego i zapracowanego pieniądza.

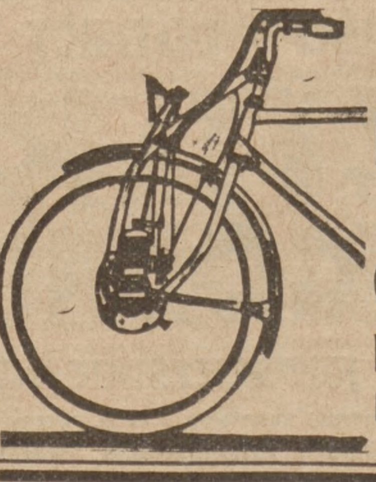
W danej chwili nie będziemy zajmowali się ani kwestją odpowiedniego uregulowania stawek celnych, ani też zagadnieniem dostarczania przemysłowi rowerowemu tanich surowców, lecz pomówimy o zadaniu niemniej ważnem, choć może rzadziej poruszanem na łamach prasy fachowej. Chodzi nam o przygotowanie odpowiednich fachowców-techników, którzy mogliby samodzielnie bez pomocy różnych zagranicznych specjalistów niezupełnie solidnej marki prowadzić w naszych fabrykach produkcję i pracować twórczo w tej dziedzinie celem uniezależnienia nas od zagranicznych wzorów i patentów.

Może w danej chwili nie odczuwamy jeszcze braku takich specjalistów, lecz o kwestji tej należy myśleć już zawczasu, nie czekając aż będzie zbyt późno tem bardziej, że przygotowanie do pracy w dziedzinie produkcji rowerów może wśród naszych techników wzbudzić poważniejsze zainteresowanie tą zaniedbaną dziedziną, a co za tem idzie, przyciągnąć do niej i kapitalistów.

Kilka ciekawostek komunikacyjnych

Znamy doskonale stosunki komunikacyjne w Europie i Ameryce i wiemy, w którym kraju ile jest samochodów, motocykli i rowerów, wiemy nawet dość dużo o stosunkach komunikacyjnych w takich krajach, jak np. Afryka, lecz do ostatnich czasów nic nie słyszeliśmy o Tybecie, mimo że tem egzotycznem państwem interesowały się mocno sfery kulturalne Zachodniej Europy. Na uwagę zasługuje fakt, że Tybet pod względem motoryzacji zdobył coś w rodzaju rekordu, gdyż nie posiada ani jednego samochodu i ma tylko jeden motocykl. W dzisiejszych czasach ogólnego rozwoju komunikacji motorowej możnaby się temu bardzo nawet dziwić, lecz okazuje się, że wszelkie wysiłki sprzedawców samochodowych rozbijały się dotąd o nieprzejednany konserwatyzm ludności miejscowej, oraz o brak odpowiednich dróg.







ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ DYPL. INŻ.-EL. M. RZĘCKIEGO.

Postępy w radjotechnice a lampy sieciowe.

W jednej z amerykańskich gazet przeczytaliśmy następujący komunikat: „Należy przypuszczać, że mniej postępowych radjoamatorów zmartwi wiadomość o podniesieniu cen na zwykłe katodówki o 50 centów na sztuce. Jednak podwyżka ta nie jest nieuzasadnionym pomysłem fabrykantów i nie powstała skutkiem porozumienia się poszczególnych karteli i związków, lecz jest skutkiem znacznej redukcji wyrobu tych lamp, gdyż w ostatnim czasie żądają konsumenci wyłącznie katodówek sieciowych."

Nas komunikat ten może poważnie zdziwić, i czytając go, możemy nawet przypuszczać początkowo, że chodzi o lampy wolframowe, nieoszczędnościowe, które u nas w Europie pokutują jeszcze gdzieniegdzie. Jednak w końcu komunikatu widzimy, że nie o te stare lampy idzie, lecz o katodówki, w naszem pojęciu normalne, wypierane w Ameryce przez lampy, mogące pracować przy pomocy prądu sieciowego.

Jakie z tego możemy wyciągnąć wnioski?

Wielu techników przypuszcza, że wszystko, co robią Amerykanie, jest bezwzględnie dobre i że my Europejczycy musimy starać się naśladować ich prawie ślepo. Trzymając się tego założenia, należałoby przypuszczać, że i w starej Europie wkrótce zapanuje wyłącznie odbiornik sieciowy, tak, że i u nas fabryki przestaną wyrabiać lampy katodowe do grzania przy pomocy akumulatora. Rozważając tę kwestję poważniej, musimy jednak przyjść do nieco odmiennych wniosków. Aby nie opierać się na danych nierealnych, przeprowadzimy nieco ściślejsze rozumowanie, które wykaże nam stosunek radjofonji europejskiej do amerykańskiej.

Zaczniemy od warunków odbioru, jakie są obecnie w Ameryce. Z powodu zamożności Stanów Zjednoczonych oraz wielkiego liberalizmu ustawy radjowej, która pozwala każdemu obywatelowi na zakładanie stacyj nadawczych, powstało tam bardzo dużo tych ostatnich, tak, że przeciętne większe miasto może tam poszczycić się czasami całym ich dziesiątkiem lub nawet i większą ilością. Tak ogromnie gęsta sieć stacyj nadawczych wymaga odpowiednio zelektryzowanych odbiorników, które mogłyby wykluczać emisje niepożądane. Z tego powodu w Ameryce największem uznaniem cieszą się wielolampowe aparaty typu superheterodyny, oraz aparaty z wieloma opancerzonemi stopniami ekranowanemi. Ze względu na masową produkcję bardzo wielkiemi serjami, co wpływa ogromnie na obniżenie ceny najwięcej nawet skomplikowanych odbiorników oraz dzięki znacznej zamożności ludności, nic nie stoi na przeszkodzie rozpowszechnianiu się takich właśnie typów. Z drugiej strony znowuż aparaty wielolampowe wymagają bardzo wielkich akumulatorów, kosztownych bateryj i ciągłego dozoru, co ostatecznie zniechęca wielu posiadaczy radja. Z tych właśnie względów cały amerykański przemysł radjotechniczny nastawił się na budowę aparatów z urządzeniem do zasycania ze sieci nietylko prądem anodowym, lecz i katodowym. Sprzyjała temu ta okoliczność, że Stany Zjednoczone są w wysokim stopniu zelektryfikowane, dzięki czemu w każdym prawie domu jest prąd i to zmienny, najdogodniejszy w takim wypadku. Zrozumiałem więc staje się, że w tych warunkach w Ameryce przestali ludzie nabywać zwykłe lampy do grzania prądem akumulatorowym, co wpłynęło na znaczne ograniczenie ich produkcji.

Zupełnie inaczej ułożyły się stosunki w Europie. Z powodu mniejszej gęstości sieci stacyj nadawczych oraz mniejszej zamożności przeciętnego obywatela do dziś jeszcze panuje u nas prawie niepodzielnie aparat 4-lampowy. Ponieważ zasilanie prądem katodowym takiego odbiornika nie jest zbyt kosztowne, ani też nie sprawia specjalnych kłopotów, mało ludzi decyduje się u nas na kupowanie nowych instalacyj, pracujących na sieć. Duży wpływ ma też stosunkowo słaba elektryfikacja Europy, co w wielu wypadkach zgóry już wyklucza użycie wygodnych aparatów sieciowych.

Należy więc przypuszczać, że u nas w Europie odbiorniki z urządzeniem sieciowem będą cieszyły się zasłużonem uznaniem tylko we większych miastach, natomiast na prowincji i w miasteczkach jeszcze niezelektryfikowanych przez dłuższy jeszcze czas będzie niepodzielnie panował stary aparat z lampami zwykłemi.

L. K.

Co produkujemy w kraju w dziedzinie elektrotechniki

Przemysł kablowy w Polsce. — Rozwój krajowych walcowni miedzi. — Produkcja transformatorów. Budowa aparatów wysokiego napięcia. — Fabrykacja izolatorów. — Słupy kratowe, betonowe i drewniane. — Produkcja materjału instalacyjnego.

W związku z akcją elektryfikacyjną Polski, staje się nadzwyczaj aktualnem rozpatrzenie zagadnienia wystarczalności naszego rodzimego przemysłu elektrotechnicznego dla zaspokojenia potrzeb związanych z elektryfikacją.

Przedewszystkiem zaznaczyć należy, że mamy w kraju kilka wytwórni kabli ziemnych, których obecne urządzenia tak techniczne, jak i laboratoryjne dają pełną gwarancję, że zapotrzebowanie rynku na ten materjał nawet przy wzmożonej akcji elektryfikacyjnej kraju będzie mogło być całkowicie pokryte przez produkt rodzimy.

Również dostatecznie przygotowane są krajowe walcownie miedzi aby wykonać zamówienia na przewody miedziane we wszelkich żądanych ilościach.

W dziale transformatorów produkcja może w niedługim czasie przystosować się do wymagań rynku przy większym zapotrzebowaniu, które jest obecnie w znacznej mierze pokrywane przez przemysł krajowy. W dziale zaś maszyn elektrycznych (silników-prądnic), przemysł krajowy będzie mógł w zupełności spełnić zadanie nawet przy wzmożonym popycie.

Co zaś dotyczy budowy aparatów wysokiego napięcia, to zaznaczyć należy, że krajowe fabryki w razie rozwoju elektryfikacji w Polsce poza normy w skali dotychczas w kraju niestosowanej będą mogły przystosować swą produkcję do żądanych napięć. W wyjątkowych wypadkach fabryki będą mogły dostarczać tego typu aparaty, eksploatując zagraniczne patenty. Obecnie już aparaty dla napięcia do 30.000 wolt dostarczane są przez krajowe wytwórnie dla Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek“, Elektrowni Okręgowej w Pruszkowie oraz Elektrowni Łódzkiej.

Przechodząc do działu budowy izolatorów wysokiego napięcia, nie można pominąć faktu, że dzięki ostatnio przeprowadzonej reoganizacji krajowych wytwórni izolatorów są one w możności dostarczać izolatory dla wszelkich stosowanych obecnie napięć, które w praktyce dochodzą do 30.000 wolt. Potrzebne słupy kratowe, betonowe itp. mogą być wykonane w kraju we wszelkiej potrzebnej ilości. W dziedzinie tej posiadamy również wyborowy materjał drzewny dla słupów drewnianych.

Na zakończenie wspomnieć jeszcze należy o aparatach mierniczych, których produkcję posiadamy dopiero w zaczątku i o dalszym rozwoju trudno coś obecnie jeszcze powiedzieć.

W tej dziedzinie produkujemy narazie normalne liczniki jednofazowe i ograniczniki prądu.

O ile jeszcze uwzględnimy, że całkowity materjał instalacyjny jest wykonywany w kraju, to dojść należy do wniosku, że krajowy przemysł elektrotechniczny jest całkowicie przygotowany do zasilenia rynku przy ewentualnym rozwoju elektryfikacji.

KRONIKA ELEKTRO- I RADJOTECHNICZNA

ELEKTRYFIKACJA POW. TARNOGÓRSKIEGO.

Po wybudowaniu wielkiego transformatora w Tarn. Górach i zaprowadzeniu przewodów elektrycznych w różnych kierunkach tego powiatu, elektryfikacja poszczególnych gmin postępuje w szybkiem tempie. Zarządy gminne zaprowadzają światło elektryczne na ulicach i w gmachach gminnych, oraz w szkołach, etc. Poza tem dwory i zamożniejsi właściciele gospodarstw korzystają z siły elektrycznej dla motorów maszyn rolniczych, a przemysłowcy dla maszyn przemysłowych.

Z wyjątkiem kilku małych leśnych wiosek i kolonij, przeprowadziły już wszystkie gminy powiatu elektryfikację.

TRAMWAJ BEZ SZYN W GDYNI.

Gdynia przystąpiła do zorganizowania sieci tramwajów elektrycznych bez szyn t. zw. troleybusów.

Pierwsza linja tego rodzaju tramwajów będzie przeprowadzona między Gdynią a Oksywią.

ODPORNOŚĆ NA DZIAŁANIE PRĄDU ELEKTRYCZNEGO.

W laboratorjum Edisona w Harrison, w stanie New Jersey, dokonano ciekawych doświadczeń z 2-letnim chłopcem, Walterem Churchem, który, jak się okazuje, jest odporny na działanie prądu elektrycznego.

Przez ciało jego przepuszczano, bez żadnej dla niego szkody prąd o sile 50 tysięcy wolt.

ROZWÓJ RADJOSTACYJ WE FRANCJI.

Za kilka miesięcy służba bezpieczeństwa publicznego we Francji będzie w posiadaniu wzorowych urządzeń radjofonicznych. Na terytorjum Rzeczypospolitej powstanie 51 radjostacyj, przeznaczonych wyłącznie do usług policji — mianowicie 16 stacyj w każdej lotnej brygadzie, 17 na dworcach granicznych i 15 w przystaniach morskich. Ta rozbudowa oznacza poważny postęp w dziedzinie walki z przestępcami; gdy wieża Eiffla zasygnalizuje policji francuskiej jakiegokolwiek złoczyńcę, ujęcie go będzie znacznie ułatwione.

Z życia placówek przemysłowych

„BATRA", FABRYKA ELEMENTÓW I BATERJI INŻ. CZ. ZAŁĘSKI I S-KA W POZNANIU.

Powszechnie znana poznańska fabryka elementów i baterji p. f. „Batra" ujawnia oraz większy rozwój swojej placówki.

Dowodem silnego rozwoju opisanej fabryki jest stały wzrost ilości zatrudnionych robotników. I tak podczas, gdy w dniu 1 czerwca 1929 r. ilość robotników zajętych w fabryce wynosiła 17 ludzi, to w dniu 1 sierpnia 1929 zatrudnionych było 300 ludzi a w paźdz. 1929 400 robotników.

Tak znaczny wzrost pracy w fabr. „Batra" wypłynął w pierwszym rzędzie dzięki renomowanej dobroci wytworów tej fabryki, wobec czego nastąpiło rozszerzenie jej działalności na cały obszar Polski.

W chwili obecnej fabryka pokrywa zapotrzebowania całej Polski i częściowo W. M. Gdańska.

Specjalnością fabryki są baterje do latarek kieszonkowych, baterje anodowe, elementy suche, sucho-mokre i ogniwa mokre. Przedsiębiorstwo „Batra" jest jedynem w Polsce, posiadającem własny patent polski, mianowicie baterje anodowe opatentowane, z tak zwaną izolacją powietrzną (swego rodzaju rewelacja radjotechniki).

Nadmienić należy, że wyroby fabryki „Batra" uzyskały już kilka odznaczeń.

1) Na II. Międzynarodowej Wystawie Architektury Wewnętrznej w Liege (Belgja), Najwyższą nagrodę „Grand Prix" (duży medal złoty i krzyż).

2) Medal srebrny na Wystawie Wnętrza domu i Technika na Usługach Gospodarstwa Krajowego w Katowicach w 1928 r., i ostatnio na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu Medal Srebrny.

Powyższe cyfry świadczą najlepiej o dobrym rozwoju przedsiębiorstwa.

Fachowy Kalendarz Elektro- i Radjotechniczny

i dla gospodarki cieplnej w elektrowniach

na rok 1930

już się ukazał

i zamawiającym może być zaraz wysłany. Kalendarz kosztuje 8,— zł + 1,10 zł porto i polecenie, razem 9,10 zł, które prosimy przekazać na P. K. O. Poznań „Rynek Metalowy i Maszynowy" 202.796



1/4 naturalnej wielkości.

Kto Kalendarza zgóry nie zapłaci, otrzyma go za zaliczką 8,— zł + porto, polecenie i zaliczka 1,60 zł, razem 9,60 zł.

ADMINISTRACJA

„Rynku Metalowego i Maszynowego"

Poznań, ulica Wielka 10 Telefon 22-77

NIKLOWANIE

chromowanie
mosiądzowanie
kadmowanie i t. d.

Kompletne urządzenia

Wszelkie aparaty i artykuły
Sole preparowane

7257 7568z

ZAKŁADY LANGBEIN-PFANHAUSER
S. A.
Lipsk — Wiedeń

Generalne przedstawicielstwo i skład:

STANISŁAW COHN
Warszawa, Senatorska 36

Motory od 1/4 do 20 KM. oraz dynamo na składzie

Zakłady Elektromechaniczne

Bolesław Skwarcz

tel. 204-55 WARSZAWA-KRUCZA 22 tel. 204-55

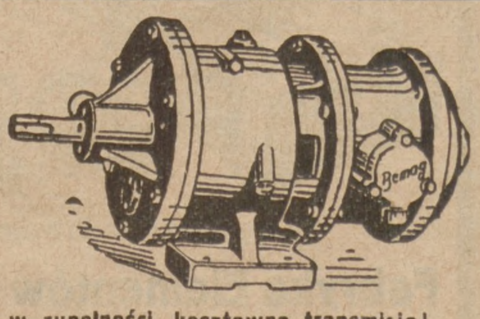
Dział budowy: wyrabia wentylatory i ze składu poleca do 600 mm.

Dział reparacji: przewijanie motorów, dynamomaszyn, transformatorów, wentylatorów, budowa nowych kolektorowych różnej wielkości i rodzaju prądu. 7786

Warunki kupna i sprzedaży dogodne

Motory, wentylatory stale na składzie

Każda modna pracownia używa do napędu maszyn każdego rodzaju tylko **napędy** redukcyjne **„BEMAG"**



Zastępują w zupełności kosztowną transmisję!
Oszczędzają prąd! Oszczędzają czas!

Fabryka Maszyn Górniczych
T. z o. p. — Katowice — Załęże

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Nocna orka silnikowa

(g) Racjonalizacja w rolnictwie wymaga nietylko modernizacji narzędzi i maszyn w gospodarstwie rolniczem, ale też jak najdalej idącej ekonomizacji czasu, w myśl zasady „Time is money" — czas to pieniądz! Czas w rolnictwie jest tem droższy, że zależność od pogody nakazuje wykorzystanie nawet minut.

To też słyszy się od dłuższego czasu o nocnej orce, uprawiauej w Ameryce. Ostatnio proponuje ją „Der Maschinenmarkt" dla podniesienia wydajności w rolnictwie. W myśl tego pisma udowodniły próby, poczynione w Niemczech, nadzwyczajne dobrodziejstwo takiej nocnej pracy na roli. Pewien rolnik meklemburski orał ostatnio przez sześć dni i nocy bezustannie pługiem motorowym, nietyle dla zdobycia rekordu, jak zmuszony okolicznościami pogody.

Nie podlega wątpliwości, że zwłaszcza maszyny rolnicze, znajdujące się w pełnem użyziu w jednem gospodarstwie zaledwie kilka dni rocznie wymagają jak najbardziej racjonalnego zużycia, czemu nocna praca roli nadzwyczaj sprzyja. Tym sposobem można amortyzację uzyskać o połowę szybciej, zwłaszcza tam, gdzie dane specjalne maszyny, względnie pługi motorowe są własnością spółek.

Głównemi dwoma postulatami nocnej orki są — wypoczęty pracownik i oświetlenie. Jest jasnem chyba, że co zdoła maszyna, tego nie można żądać od człowieka. Nocna orka wymaga tak samo pełnej siły ludzkiej, jak dzienna praca. Co ważniejsze jednak — to potrzeba oświetlenia dla pracy nocnej.

Przeważna część traktorów jest zaopatrzona w instalacje świetlne. W każdym razie nie wchodzi tu w grę oświetlenie naftowe, lecz elektryczne, uzyskane zapomocą osobnej dynamo maszyny, lub z akumulatora, który zasila reflektor. Ten ma to poza sobą, że nie gaśnie w chwilach gdy motor staje. — Mankamentowi temu przy oświetleniu motorowem, pochodzącem od samego motoru, można, naturalnie, zapobiec chwilowem zastąpieniem reflektorów kieszonkowemi lampkami na baterji.

Doświadczenia praktyczne nakazują montować światło przy nocnej orce silnikowej w ten sposób, że zprzodu działają dwa, a ztyłu jeden reflektor. Tylny reflektor winien być skonstruowany jako szukacz, czyli na kulkowym stawie, by w każdej chwili móc rzucić snop światła na wszystkie strony. Przednie reflektory powinny na taką odległość oświetlać zagon, by na czas móc spostrzec przeszkody, lub kamienie, co można zawsze uzyskać przy pługach motorowych, nie przekraczających 9 km. na godzinę. Napięcie maszyn świetlnych bez baterji winno wynosić przynajmniej 12 volt, by przy rozwinięciu większej szybkości motoru nie przepalić lamp. By temu zapobiec, można między lampy i dynamo wmontować małą opornicę.

Na początku sprawia najmniej kłopotów instalacja świetlna z kilkokomórkowej baterji akumulatorowej, z dołączonego do niej akumulatora samochodowego. Trudność tu pochodzić może tylko stąd, że czasokres trwania światła jest ograniczony, a zwłaszcza na wsi, nowe naładowanie akumulatora natrafia często na przeszkody. O ile jest do dyspozycji prąd elektryczny, zwłaszcza prąd stały, to nabijanie akumulatorów nie przedstawia większej trudności. Przy prądzie zmiennym trzeba pracować przy pomocy prostownika. Wszystko to wymaga jednak pewnej znajomości rzeczy, o którą na wsi niełatwo; najlepiej baterje oddać do jakiego warsztatu, który ładowanie przeprowadzi umiejętnie. Dlatego lepszem jest zaopatrzenie silnika przy danej maszynie rolniczej w dynamomaszynę, pędzoną danym motorem, który ze swej strony nabija automatycznie baterje akumulatorowe. Tym sposobem czyni się reflektory niezależnemi od chodu motoru. Metoda ta zaopatrzenia się przy orce nocnej w światło wymaga już pewnej znajomości rzeczy przy badaniu baterji pod względem stanu kwasu, gęstości, stanu płyt itp.

W każdym razie należałoby życzyć, by ten sposób zużytkowania nocy dla pracy na roli rozpowszechnił się również w Polsce, chociaż przyznać należy, że zanim do tego dojdzie, zbierać będzie trzeba niejedno jeszcze doświadczenie zagranicy.

Henryk Grudziński.

Orka konkursowa traktorów w Anglji

(g) W Anglji oddawna istnieje instytucja pod nazwą „The Avebury Ploughing Association", która urządza raz na rok orki konkursowe pługów motorowych i traktorów.

Orka, trwająca 60 godzin pod rząd, w której brało udział wiele traktorów takich marek, jak „Ruston", „International" i inne odbyła się w tym roku w majątku p. A. Beel'a, West Rainton, Fence Houses w Durham (Anglja). Zwycięstwo i nagroda w postaci srebrnego puharu przypadła w udziale nowemu traktorowi Fordson, który orał trzyskibowym pługiem „Oliver".

Próbę stanowiło oranie różnych gatunków gleby, łąk, ściernisk i pastwisk, przyczem traktor musiał rozorywać pole dla okazania sprawnego działania w każdych okolicznościach.

Dla orania w nocy umocowane były na traktorze dwie lampy samochodowe Forda, jedna z nich na przedzie, druga w tyle traktora. Jakość roboty nocnej w niczem nie ustępuje dziennej.

Orane pola były niewielkich rozmiarów, najmniejsze wszystkie po 5 akrów, największe $8\frac{1}{2}$ akrów, aby okazać zdolność traktora do pracy na mniejszych przestrzeniach.

Najtrudniejszym terenem było pastwisko, leżące odłogiem 18 lat, lecz również i w tym wypadku orka była dobra: głębokość skiby 7", szerokość 3×11".

Traktor rozpoczął swą pracę we wtorek, dnia 17 października o godz. 7.30 i pracował bezustanku do czwartku, 19, o godz. 8.15 po poł., t. j. do zakończenia próbnej orki, bez najmniejszego jednak wysiłku mógłby przedłużyć swą pracę jeszcze 60 godzin.

Oliwa dolewana była do motoru co 6 godzin, a zużycie jej przedstawiało się jak następuje:

Ilość godzin	60¾	
Obszar	13,7518	ha.
Nafta	321,3	ltr.
Benzyna	0,47	"
Oliwa motorowa	18,90	"
Smar przekładniowy	0,—	"
Woda oziębiająca	37,8	"
Woda oczyszczająca powietrze	22,68	"

Wykonana robota i zużycie paliwa wyraża się w następujących cyfrach:

	Litrów		
zużycie paliwa	na godzinę	dziennie	na 1 ha.
Nafta	5,29	52,89	24,06
Oliwa	0,31	3,11	1,42

W ciągu 60¾ godzin zorano 13.3518 ha., co się równa 0,22 ha. na godzinę, czyli 2.2 ha. przez 10 godzinny dzień.

INŻ. Z. ŁOKUCIEJEWSKI, POZNAŃ

Wpływ prądu elektrycznego na rozwój i płodność roślin

Tak zwana „elektrokultura" czyni coraz to większe postępy. Znaczenie zastosowania elektrotechniki w rolnictwie staje się niezbędnem nietylko przy użyciu prądu elektr. jako siły motorowej. Bardzo ciekawy przegląd zagadnienia daje inż. Łokuciejewski w czasopiśmie „Technika i Wiedza":

Pierwszym badaczem wpływu elektryczności na rozwój roślin był w 18. stuleciu przyrodnik Membras, który stwierdził, że pod wpływem prądu elektryczneg roślinność prędzej się rozwija i bujniej kwitnie.

W 1747 r. dalsi zwolennicy tej teorji, mianowicie Nolle w Paryżu, Tallabart w Genewie, Bise w Wittenberdze i Menon w Stuttgarcie, poczęli przeprowadzać doświadczenia w tym kierunku, które ich przekonały, że działanie elektryczności wpływa dodatnio na rozwój roślin. W 1785 r. Bertiglione publikuje pierwszy swoją pracę, w której na podstawie pewnych doświadczeń stwierdza, że atmosferyczna elektryczność bezwarunkowo odgrywa wielką rolę w rozwoju roślin. W 1787 r. botanik Ingenhouss na mocy swoich doświadczeń dowodzi rzeczy wręcz przeciwnej, tj. nie przyznaje elektryczności żadnego wpływu na wzrost roślin. W czasach tych, w ciągu 10 lat, wielu uczonych bada tę kwestję i dochodzi do najrozbieżniejszych poglądów.

W 1801 r. Humboldt i Sennebier orzekli, że ta różnica zdań powstała wskutek nieścisłego i chaotycznego przeprowadzania doświadczeń. Wskutek tego w ogrodach księcia Devonshire i londyńskim ogrodzie botanicznym zostaje przeprowadzony cały szereg doświadczeń. Doświadczenia te nie dają żadnych wyników na korzyść elektryczności. Temu, czy też czemu innemu należy przypisać, że przestano się zupełnie interesować tem zagadnieniem i dopiero w 1877 r. francuski botanik Grandeau nanowo zajmuje się tą kwestją. Równocześnie z nim podejmują pracę Leclerc i Celli. Doświadczenie Grandeau polegało na tem, że pokrywał on roślinę metalową siatką, łącząc ją z ziemią; w ten sposób znajdująca się pod siatką roślina była zupełnie izolowana od wpływów elektryczności atmosferycznej. Tak izolowane rośliny wegetowały 50—70 proc. gorzej od roślin nieizolowanych. Doświadczenia te, powtórzone przez Leclerc'a i Celli'ego, dały te same wyniki.

W r. 1879 Nodene powtarza wyżej wskazane doświadczenie i otrzymuje wprost przeciwny rezultat: rośliny pod siatką odznaczają się większą obfitością owoców, rośliny bez siatki dają urodzaj słabszy. Macanio w Palermo przeprowadza powyższe doświadczenia na krzakach winogronowych i nie otrzymuje żadnych dodatnich rezultatów. W początku ósmego dziesiątka minionego stulecia zajmują się tą sprawą Spuszniew, Baumen, Deletré, Narkiewicz-Jodko i inni z różnemi wynikami.

Narazie doświadczenia te były prowadzone niesystematycznie, opisy ich znajdują się w różnych specjalnych czasopismach, lecz nie można z nich wysnuć jednolitych wniosków. Sprawą tą, opartą już na systematycznych doświadczeniach, zajmuje się profesor fizyki helsingforskiego Uniwersytetu Selim Lemstrom. Doświadczenia jego dają początek teorji stosowania elektryczności dla systematycznej elektrokultury roślin.

Lemstrom, uczestnicząc w wyprawach Nordenskjölda, badał istotę zórz polarnych, przyczem dowiódł elektrycznej natury światła zórz północy. Podczas swoich licznych podróży do polarnych krajów miał on m. in. możność obserwować osobliwości północnej flory, zwracającej uwagę i innych badaczy. Roślinność tych krajów odznacza się barwnością i świeżością kwiecia o silnym zapachu, oraz szybkim rozwojem liści. Zboża, które tutaj sieją, a mianowicie żyto, jęczmień i owies, dają dobre zbiory, często do 40 ziarn plonu z kłosa. Należy przytem zwrócić uwagę, że uprawa roli jest tam prymitywna i, jak zaznacza Lemstrom, rzadko bardzo można było spotkać gdzieniegdzie żelazny pług lub bronę; prawie wszędzie uprawia się rolę zapomocą sochy i drewnianej brony.

Dla bujnego rozwoju roślinności potrzebną jest, oprócz urodzajnej gleby, dostateczna ilość ciepła, światła i wilgoci. Tymczasem w polarnych krajach panuje temperatura bardzo niska. Średnia roczna temperatura Szpicbergu równa się —7 do —8°, a w Laponji 0°.

Przyczynę tak szybkiego i bujnego rozwoju flory polarnej przypisywano dotychczas wpływowi długich dni, które trwają w ciągu 2—3 letnich miesięcy. Pogląd jednak ten nie jest zupełnie słuszny, gdyż ilość ciepła i światła, którą otrzymują rośliny polarne, znacznie jest mniejsza, niż w krajach, położonych w cieplejszych strefach. Przyczyną tego jest niskie położenie słońca nad horyzontem, wskutek czego słońce oświetla ziemię skośnemi promieniami.

Prof. Lemstrom, biorąc to pod uwagę, dochodzi do wniosku, że, wskutek braku potrzebnej ilości ciepła dla rozwoju roślinności musi istnieć jakiś inny czynnik, który to ciepło zastępuje albo dopełnia. Tym czynnikiem, zdaniem jego, są prądy elektryczne, które w formie zorzy północnej dodatnio wpływają na rozwój flory polarnej.

Lemstrom w swych badaniach zastanawiał się, jakiemi drogami przepływa elektryczność z atmosfery do organizmów roślinnych, przyczem zwrócił uwagę na igły drzew szpilkowych i ości na kłosach zbóż. Otóż te ostro zakończone części roślin, zdaniem jego, mogą służyć znakomicie do odbierania i kierowania atmosferycznej elektryczności w ziemię. Wychodząc z tego założenia, starał się Lemstrom podczas pobytu w La-



PALENISKA

do lokomobil i lokomotyw płużnych

ściany gardzielowe, **ściany** sitowe

oraz wszelkie prace

kotlarskie

wykonuje

Centrala Pługów Parowych T. z o. p.

FABRYKA MASZYN i KOTLARNIA

Poznań

św. Wawrzyńca 36

7727

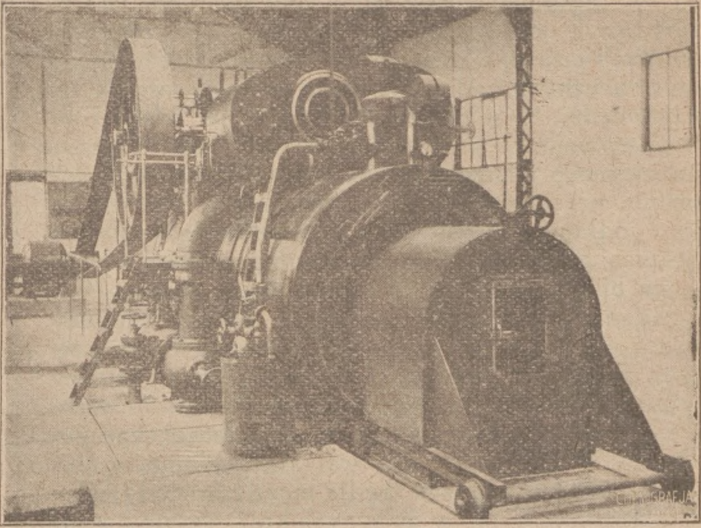
Telef.: 6117, 6950 Adr. telegr.: Centropług

LOKOMOBILE

stacyjne do 350 KM.

z przedpaleniskiem na trociny i odpadki drzewne

Ekonomiczne w eksploatacji



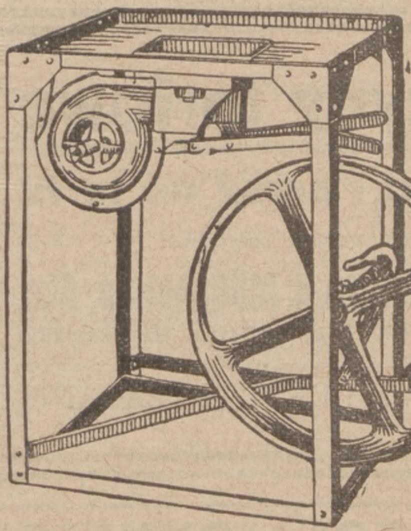
buduje: 8415

H. CEGIELSKI S. A. w POZNANIU

Wielka nagroda Min. Przemysłu i Handlu
i 3 Wielkie Złote Medale na P. W. K. 1929

Kuźnie polowe

pierwszorzędny fabrykat krajowy



Wszelkie maszyny i narzędzia rolnicze

są

po cenach konkurencyjnych

6116

najlepsze i najpraktyczniejsze **w użyciu**

Józef Konieczny

Fabryka maszyn i kotlarnia

Gniezno, Moniuszki 1. Telefon 328



„IDEAŁ"

nóż do krajania słomy

na ściółkę

tani — praktyczny — trwały

Jedyni producenci 3641

Centrala Pługów Parowych T. z o. p. Fabryka Maszyn

Poznań, św. Wawrzyńca 36. Telefon 6117 i 6950



7287

ponji doświadczalnie uzasadnić prawdziwość swojej teorji i rzeczywiście stwierdził, że podczas trwania zorzy północnej pomiary wskazywały przechodzenie prądów przez wyżej wskazane organy roślin. Przytem powstało pytanie, czy to przechodzenie prądów jest dodatnie dla wegetacji roślin, czy nie? Otóż na to otrzymał Lemstrom odpowiedź, badając przekrój pni, tj. roczny przyrost drzew szpilkowych, branych w różnych szerorkościach między 60—70°. Badania te wykazały, że grubość rocznego przyrostu jest różna w rozmaitych latach, a różnice te wykazują zależność od plam słonecznych i od zwiększenia promieniowania zorzy północnej, tj. w okresach 10 do 11 lat, kiedy owe zjawiska niebieskie przybierają na sile, warstwy przyrostu rocznego odznaczają się większą grubością. Porównanie przekroju dużych jodeł krain polarnych (67°) z jodłami południowych szerokości dowiodły, że ta różnica przyrostu rocznego występuje tem wyraźniej, im bliżej bieguna brane były okazy drzew. Dalsze badania ustaliły, że urodzajne lata na północy zbiegają się z latami, w których zjawisko zorzy północnej występuje częściej i silniej. Na podstawie przytoczonych spostrzeżeń Lemstrom doszedł do wniosku, że, jeżeli elektryczne prądy atmosferycznego pochodzenia korzystne są dla wzrostu roślinności, to prąd elektryczny z innego źródła może także oddziaływać dodatnio nietylko w polarnych krajach, ale i w innych szerokościach geograficznych. Wobec tego Lemstrom od 1885 r. przeprowadza cały szereg doświadczeń w tym kierunku. W uniwersyteckiem laboratorjum przeprowadził on następujące doświadczenie: w trzech doniczkach posadzone zostały w jednakowej ilości ziarna pszenicy, jęczmienia i żyta. Jedna z tych doniczek była elektryzowana dodatnim prądem, druga ujemnym, a trzeciej kontrolnej nie elektryzowano. Prądu dostarczała statyczna maszyna Holza; przy pomocy siatki metalicznej z ostrzami, umieszczonemi nad doniczkami, przedostawał się on do ziemi w doniczkach. Zraszanie roślin odbywało się równocześnie we wszystkich doniczkach wodą o jednakowej temperaturze i w jednakowej ilości. Maszyna Holza działała dziennie przez 5 godzin. Po tygodniu dało się zauważyć, że elektryzacja działa dodatnio na rośliny. Po sześciu tygodniach okazało się, że elektryzowane rośliny rozwinęły się o 40 proc. więcej od nielektryzowanych.

Tegoż roku i tymże sposobem Lemstrom przeprowadza doświadczenie na niedużym odcinku pola, zasianym jęczmieniem i, chociaż warunki atmosferyczne były niesprzyjające wskutek stałej posuchy, otrzymuje plon o 37 proc. większy, niż na polu kontrolnem.

Latem 1886 r. prowadzono doświadczenia na odcinku Towarzystwa Ogrodniczego koło Helsingforsu, oddanym do rozporządzenia Lemstromowi.

Wzrost roślin elektryzowanych w porównaniu z kontrolnemi był następujący:

Buraki białe	+	107.2	proc.
Buraki czerwone	+	76.2	proc.
Kartofle	+	65.3	proc.
Rzodkiewka	+	50.1	proc.
Pasternak	+	54.5	proc.
Pory	+	42.1	proc.
Selery	+	36.9	proc.
Rzepa	+	1.8	proc.
Kapusta	—	43.6	proc.
Marchew	—	5.9	proc.
Kalarepa	—	5.2	proc.

Należy przytem zauważyć, że zewnętrzny wygląd roślin elektryzowanych i nielektryzowanych był taki sam i tylko zebrany plon dawał wskazane różnice. Rezultaty ujemne, które wykazały kapusta, marchew i kalarepa, były następstwem, jak wyjaśniły dalsze doświadczenia, słabego podlewania. Na tymże odcinku robiono doświadczenie elektryzacji truskawek, przyczem stwierdzono, że truskawki, elektryzowane dodatnim prądek, dojrzały w ciągu 26 dni, ujemnym w 33 dni, nielektryzowane w przeciągu 54 dni. Były to namacalne dowody różnicy elektryzacji dodatnim i ujemnym prądem.

Doświadczenia, przeprowadzone w zakresie uprawy zbóż, dały następujące wyniki dla roślin elektryzowanych:

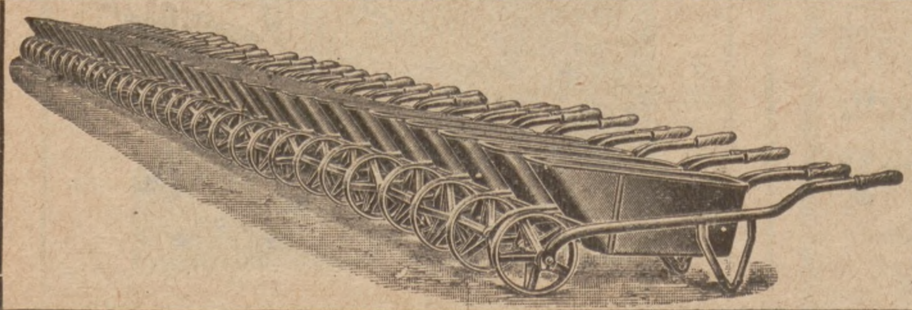
Żyto	+	10	proc.
Pszenica	+	45	proc.
Jęczmień	+	85	proc.
Kartofle	+	24	proc.
Czerwone buraki	+	31.7	proc.
Owies	+	54	proc.
Malina	+	95.1	proc.

Doświadczenia, zrobione z ogrodowemi roślinami:

Marchew	—	47.9	proc.
Kapusta	—	55.5	proc.
Groch	—	47.1	proc.

dału znowu rezultaty ujemne, a powodem tego było lato bardzo suche.

(Dokończenie nastąpi.)



Przemysł wyrobów ogniotrwałych w Polsce

Podstawowym materjałem dla wyrobów ogniotrwałych są glinki ogniotrwałe oraz kaolina, których bogate pokłady znajdują się przeważnie na Kresach Wschodnich, jednakże licha komunikacja ze złożami tych materjałów utrudnia ich eksploatację i podraża cenę surowca. Dalsze złoża glinek ogniotrwałych posiadamy na terenach lasów państwowych w okolicach Opoczna, Skadżyska i Wąchocka, lecz ostatnio przeprowadzona podwyżka cen odbija się również ujemnie na produkcji naszej, utrudniając konkurencję z wyrobami zagranicznemi, których przywów do kraju naskutek niedostatecznej ochrony celnej jest ułatwiony.

Krajowa wytwórczość wyrobów ogniotrwałych - szamotowych wzmogła się znacznie dzięki pomyślniejszym warunkom rozwojowym wytworzonym szczególnie od roku 1925 przez wojnę celną z Niemcami, dawniejszemi głównemi dostawcami tychże na nasz rynek.

Przemysł ten reprezentowany jest w Polsce przez mniejwięcej 20 fabryk, z których połowa zalicza się do zakładów większych rozmiarów, dysponujących postępowem urządzeniem technicznem oraz zatrudniających po kilkuset robotników. Głównem środowiskiem tegoż przemysłu jest Górny Śląsk, oraz województwa Krakowskie i Kieleckie a ogólna jego roczna zdolność produkcyjna dosięgała około 1.300.000 q., natomiast w roku ubiegłym zdolność ta zwiększyła się do 1.500.000 q.

Wytwórczość przemysłu wyrobów szamotowych opiera się przeważnie na surowcach krajowych, jedynie do materjału o wysokiej topliwości sprowadzać zniewoleni jesteśmy wysoko ogniotrwałą glinkę z zagranicy. Jak wspomnieliśmy wyżej, niedostateczna ochrona celna ułatwia import tych wyrobów, wzrastający z roku na rok i objaw ten wysoce dla produkcji rodzimej niepomyślny, uniemożliwia przemysłowi naszemu wyzyskanie zdolności produkcyjnej, co łącznie z przytoczonemi czynnikami oraz brakiem kapitałów obrotowych, osłabia jego siłę konkurencyjną.

Tymczasem, szczególnie konkurencja niemiecka i czeska nie szczędzi środków, by choć w części zatrzymać dla siebie wysuwający mu się polski rynek zbytu, co też dotychczas przy stosowaniu cen dumpingowych i korzystnych długoterminowych, warunków kredytowych udawało się mu o tyle, że zwiększanie się produkcji krajowej nie nadąża stosunkowo wzrostowi importu.

Biorąc pod rozwagę, że przemysł wyrobów szamotowych zasila produkcją swoją i dostarcza podstawowy materjał dla licznych gałęzi wytwórczych a szczególnie dla pracujących na cele obrony kraju i kolejnictwa, winien on korzystać koniecznie z odpowiednio ujętej ochrony celnej i większej troskliwości władz kompetentnych, by umożliwić mu nabranie szerszego rozpędu, conajmniej zaś pełne wyzyskanie jego zdolności wytwórczej.

Poza wyrobami szamotowemi, wspomnieć jeszcze wypada, choć pobieżnie tylko o kilku dalszych działach wyrobów z gliny ogniotrwałej: .

Produkcja naczyń kamiennych i wyrobów z gliny ogniotrwałej ma przed sobą dobre widoki rozwoju tembardziej, że wyroby polskie, jak to dowodnie stwierdzono nietylko dorównują wyrobom czeskim i niemieckim, z któremi stacząć muszą zaciętą walkę, lecz nawet je przewyższają. Fakt ten, po naprawieniu błędu popełnionego przy zawarciu traktatu handlowego z Czechosłowacją przyczyni się, że przemysł ten niebawem opanuje niepodzielnie rynek wewnętrzny. Produkcja roczna naszych fabryk naczyń kamionkowych przekracza 50.000 q.

Rury kamionkowe wytwarzamy również wyłącznie z surowca krajowego a głównem środowiskiem tego przemysłu jest Kawenczyn, Suchedniów i Radom. Niestety produkcja krajowa, osiągająca rocznie około 70.000 q. nie pokrywa pojemności naszego rynku i dlatego zniewoleni jesteśmy uzupełniać istniejące braki importem z Czechosłowacji i Niemiec. Gdyby istniała możność uzyskania odpowiednich kapitałów inwestycyjnych, wyzyskując bogactwo własnego surowca, produkcję tych wyrobów moglibyśmy podwoić.

Płytki terrakotowe, względnie posadzkowe wytwarza obecnie jedyna tylko fabryka Tow. Akc. Dziewulski & Lange w Opocznie, nastawiona na szeroki rozmiar produkcji, podczas gdy w okresie przedwojennym na terenie b. Kongresówki istniały cztery tego rodzaju fabryki. Płyty kamionkowe wytwarza się w 90 proc. z surowca krajowego i przemysł ten mógłby znaleźć dobre podłoże rozwoju, lecz należałoby go racjonalną polityką celną uchronić przed zachłannością czechosłowackiego i niemieckiego przemysłu, stosującego przy wywozie do Polski ceny dumpingowe.

Przemysł kaflarski mimo napotykane trudności, rozwija się dość pomyślnie. Zakładów zatrudniających po kilkudziesięciu robotników i wytwarzających powyżej 200.000 jednostek kafli mamy w Polsce około 20, natomiast drobniejszych warsztatów wytwórczych tej branży liczymy około 200, które rozmieszczone są we wszystkich dzielnicach kraju. Ogólna produkcja kafli szamotowych i merglowych wynosi mniejwięcej 10 miljonów jednostek. Należytemu rozwojowi tej gałęzi produkcyjnej poza innemi czynnikami stoi na przeszkodzie przywóz kafli zagranicznych, który w roku 1928 dochodził do 1.000 ton, a prócz tego brak kapitałów na przeprowadzenie modernizacji zakładów jak niemniej postępowej mechanizacji produkcji.

Około sprawy budowania tanich domów

W Ministerjum Pracy i Opieki Społecznej odbyły się pod przewodnictwem min. Prystora dwie konferencje w sprawie akcji budowy tanich mieszkań dla robotników i pracowników umysłowych, która ma być prowadzona przez zakłady ubezpieczeń społecznych, stosownie do uchwały Rady Ministrów z dnia 4 grudnia 1929 roku.

Na pierwszej konferencji, prócz przedstawicieli zakładów i zainteresowanych ministrów, byli obecni przedstawiciele prezydentów 9-ciu miast: Warszawy, Łodzi, Krakowa, Lwowa, Poznania, Borysławia, Sosnowca, Dąbrowy Górniczej i Gdyni, którzy przedstawili zebranym dane, dotyczące stanu kwestji mieszkaniowej w poszczególnych miastach, mianowicie: 1) przeciętną liczbę mieszkańców, przypadających na jedną izbę mieszkalną w poszczególnych miejscowościach, 2) ilość brakujących mieszkań, 3) zapotrzebowanie roczne mieszkań i faktyczny ich przyrost, 4) możliwości uzyskania terenów pod budowę.

Drugą konferencję odbyła komisja budowlana, w skład której weszli przedstawiciele zakładów i zainteresowanych ministerstw.

W ciągu obrad dokonano podziału sum, jakie mają być wydatkowane w roku bieżącym na akcję budowlaną zakładów w poszczególnych miejscowościach, z uwzględnieniem dwóch rodzajów domów (dla robotn. i pracowników umysłowych), zgłoszono dezyderaty co do typu mieszkań robotniczych i pracowników umysłowych w poszczególnych dzielnicach Polski, ułożono plan postępowania w zakresie nabywania terenów i prowadzenia prac projektodawczych w ten sposób, aby budowa pierwszej serji domów na ogólną sumę zł. 37.000.000 została doprowadzona do zimy 1930/31 r. pod dach, zaś w połowie 1931 r. oddana do użytku. Ze strony Ministerstwa Robót Publ. zadeklarowano poczynienie możliwych ułatwień celem przekazania zakładom na budowę terenów państwowych.

Najwyższy budynek świata

Nowy Jork posiada obecnie 2290 budynków liczących do dwudziestu pięter, — oraz 188 gmachów wyższych.

Ostatnią sensacją było wybudowanie olbrzymiego drapacza chmur na 68 pięter, — co wszystko jednak nie wystarcza. Demoluje się całe kilkunastopiętrowe gmachy, by na ich miejsce postawić jakiegoś nowego potwora... byle wyżej, byle wyżej... byle pobić wszystkie dotychczasowe rekordy.

I oto obecnie panowie Karol Noves i Dawid Schulte przedłożyli plan budowy na drapacza chmur o stupięćdziesięciu piętrach, którego wysokość wynosić będzie około 500 metrów, — a więc wyższego o 200 metrów od wieży Eiffla.

W tej nowoczesnej wieży Babel znajdzie pomieszczenie pięćdziesiąt tysięcy ludzi, a więc ludność całego, wcale dużego miasteczka.

Koszty budowy obliczone są na skromną sumkę stu miljonów dolarów.

Na samym szczycie tego potwornego gmachu urządzone będzie pole do lądowania samolotów, — a o wymiarach tego drapacza daje najlepsze pojęcie fakt, że owo pole do lądowania zajmować będzie powierzchnię niemal całego hektara.

Gmach ów stanąć ma w bezpośredniem sąsiedztwie gmachu Magistratu M. Jorku.

Postępy w przemyśle giętych mebli

(g) W Ameryce, w Stanie Massasuchets, powstała niedawno nowa fabryka mebli giętych, oparta na zupełnie nowym systemie produkcji. Według tego systemu do gięcia nadaje się każdy rodzaj drzewa, które przycina się w odpowiednie kawałki i kładzie do form zamkniętych, napełnionych parą, poczem prasuje się je w poprzek włókien prasami hydraulicznemi. Tym sposobem spreparowane drzewo nadaje się do każdego, najbardziej fantastycznego gięcia, nie pękając. Dla ochrony swego przemysłu według tego systemu Stany Zjedn. podwyższyły cło na meble gięte prawie o 100 proc.

W Polsce tymczasem największe fabryki mebli giętych — jak słychać — mają zamiar stworzyć kartel dla tego przemysłu, ponieważ praktyka wykazała wielkie braki i niedociągnięcia w dotychczasowej umowie, regulującej warunki w tej dziedzinie. Zamiast projektowany kartel ująć silną ręką wewnętrzny swój rynek, mówi się o międzynarodowem porozumieniu dla tego przemysłu, przyczem brane są pod uwagę specjalne korzyści z współpracy polskich, niemieckich i czeskich fabryk w tym kierunku.

WIADOMOŚCI DROBNE

ZNIŻKA TARYFY KOLEJOWEJ DLA DRZEWA.

Z dniem 1 lutego br. Ministerjum Komunikacji wprowadza taryfę specjalną dla dowozu drzewa okrągłego do terenów, położonych w obrębie wileńskiej Dyrekcji Kolei Państwowych. Taryfa ma zastosowanie, o ile drzewo dowożone jest z odległości od 50—200 km., wówczas przyznane będą dla tych przewozów zniżki w wysokości około 10 proc. w porównaniu z taryfą, mającą zastosowanie ogólne.

WYWÓZ KLEPEK BEDNARSKICH.

Wywóz klepki bednarskiej z Polski spada silnie od lipca, przyczem listopad wykazuje dalsze dość silne zmniejszenie się eksportu w porównaniu z październikiem, chociaż w poprzednich latach był to miesiąc, gdy wywóz klepki wyraźnie wzrastał sezonowo. Spadek eksportu spowodowany jest nietylko zmniejszoną konsumcją na rynkach odbiorczych, ale w pierwszym rzędzie bardzo silną konkurencją klepki rosyjskiej, którą ostatnio kieruje się w znacznych ilościach na Zachód. W szczególności wzrost eksportu klepki rosyjskiej dotyczy południowo-zachodnich terenów Z. S. S. R.

IMPORT MATERJAŁÓW SKRZYNKOWYCH DO NIEMIEC.

W Niemczech wprowadzono pewne zmiany, które odbić się muszą niekorzystnie na przywozie materjału skrzynkowego. Kwalifikacja tego materjału odbywa się zasadniczo przy pomocy ekspertów, którzy ustalają stopień gładkości materjałów. Materjał heblowany i do heblowanego zbliżony clony jest podług stawki prohibicyjnej 6 mk. za centnar. Podług okólnika władz celnych wszelki materjał skrzynkowy, wytwarzany przy pomocy pił tarczowych, ma być clony podług tej właśnie stawki. Ponadto niemieckie związki drzewne rozpoczęły kampanję o wprowadzenie zależnych od tych związków ekspertów, którzyby kwalifikowali towary.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Warszawa, 25. 1. Orjentacyjne ceny materjałów budowlanych według „Przemysłu Budowlanego", loco wagon: Cegła zwyczajna palona 1000 sztuk 90, żwir rzeczny m.^{3} 25, wapno palone 100 kg. 6.35, cement w beczkach za 100 kg. 11.60, w workach 10.80, gips murarski za 100 kg. 7, piasek m.^{3} 9, belki żelazne (cena zasadnicza) 100 kg. 54, żelazo do żelbetu (cena zasadnicza) 100 kg. 49, tafelki ter. posadz. białe m.^{2} 21.30, glazurowane 24, drzewa kant. topowane za m.^{3} 100, rznięte 130, deski i bale 130, łaty 140, deski stolarskie sosnowe za m.^{3} 180, dębowe 260, klepka dębowa 13; loco skład: Blacha cynkowa 100 kg. 172, papa nr. 000 za m.^{2} loco wag. 0.95, dachówka karpiówka 1000 szt. loc wagon 160, smoła gazowa preparowana za 100 kg. loco skład 42, asfalt izolacyjny za 100 kg. loco skład 13. Materjały malarskie loco skład: Ton za 1 kg. 0.07, mydło szare 1.55, pokost 2.90, terpentyna zwyczajna 1.50, klej kostny 2.80, skórny 3.85, kreda pławiona 0.15, biel cynkowa 2, lakier biały krajowy 6, loco wagon, kafle kwadr. polewane za szt. 0.55, t. zw. „berlińskie" 1.90, drzwi piec. herm. żelaz. lane nr. 14 komplet loco skład 30, żelazo do kuchni na wagę za kg. 0.60, szkło lagrowe 2 mm. za m.^{2} loco skład 6.25, kit pokostowy za kg. 1.20. Ceny bez zmiany.

Poznań, 31. 1. Materjały budowlane: Związek Poznańskich Cegielń, Sp. z o. o. notuje za 1000 sztuk loco cegielnia: Cegłę iłową 65.— zł, dziurawkę 72.50, Kleina Foerstera 120.—, Westfala 12-stkę 270, Westfala 15-stkę 290, płyty ścienne 195, dachówkę 150, kliny duże 275, kliny krótkie 250, gasiory 1.200, dreny 1½ c. 77 zł, 2 c. 105 zł, 3 c. 190 zł, 4 c. 300 zł, 5 c. 450 zł, 6 c. 620 zł, 7 c. 1.000 i 8 c. 1.400 zł.

Grudziądz, 31. 1. Pomorskie Zakłady Ceramiczne notują loco Grudziądz za loco: Cegła 70—90 zł, dreny 1½ cała 65—75 zł, dachówka karpiówka 175 zł.

Warszawa, 31. 1. Ceny wyrobów ogniotrwałych według Związku Fabryk Wyrobów Szamotowych i Ogniotrwałych, w złotych za 100 kg. franco wagon stacja załadowania. Cegła ogniotrwała zwyczajna zł 9.90, cegła kopulakowa II 12, I 14.40, glinka mielona III 5, II 6.50, glinka mielona I 8.25, zaprawa szamotowa III 6.50, II 7.70, I 8.80, 0 12.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 31. 1. Ceny blachy cynkowej za 1000 kg. w funtach ang. loco huta: przy zamówieniach ponad 30 ton 32, od 5 do 30 ton — 32.10, do 5 ton 33.10, dla konsumentów w drobniejszych ilościach 34.10. Zbyt słaby z powodu sezonowego zastoju w budownictwie, oraz trudnych naogół warunkach finansowych.

Katowice, 31. 1. Surówka odlewnicza Huty Pokoju nr. 1 (Friedenshütte P. G. S.), oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Sienna 11, cena za tonę 220 zł looc stacja wysyłająca.

Berlin, 31. 1. Metale Urz. Ceny w RM. za 100 kg. Miedź elektrolityczna, dostawa cif Hamburg, Brema, lub Rotterdam 170¾, oryginalne aluminjum hutnicze 98—99 proc. w blokach 190, dtto. w sztabach walcowanych i ciągnionych 194, nikiel czysty 98—99 proc. 350, antymon regulus 57—60, srebro w sztabach ca. 900 za kg. 60½—62½, złoto (w wolnych obrotach za 10 gram.) 28—28.20, platyna (w wolnych obrotach) za 1 gram 8—10.

Londyn, 31. 1. Srebro $20^{5}/_{16}$, srebro na dostawę $20^{3}/_{16}$, złoto 84.11½ d za 1 uncję.

Londyn, 31. 1. (Urz.) Not. metali w Ł za tonę. Miedź: Standard per kasa $71^{7}/_{8}$—$72^{1}/_{8}$ — 3 mies. $68^{5}/_{8}$—68¾, Settl. 72, Elektrolyt. 83½—84½, best selected 77—78¼, Elektrowirebars 84¼; cyna: Standard per kasa $176^{5}/_{8}$—176¾, 3 mies. $179^{5}/_{8}$—179¾, Settl. 176¾, Banka (obr. nieof.) 184¾, Straits (obr. nieof. 178½; ołów: zagran. dost. natychm. 21¾, terminowa $21^{9}/_{16}$, Settl. 21¾; cynk zwykły dost. natychm. $19^{15}/_{16}$, terminowa 20½. Settl. 20, rtęć (not. nieof. $23^{1}/_{8}$. Wolfram (not. nieof.) 32—34.

N. Jork, 31. 1. Not. metali w cts. za 1 lb. Miedź lake loco $18^{1}/_{8}$, eelktrolit loco 18, fas. N. Jork $17^{7}/_{8}$, na 3 miesiące $17^{7}/_{8}$, Casting Rafinery loco fob. N. Jork 17, cif Hamburg 18.30, cyna N. Jork Straits loco 39.45, na luty 39.65, ołów N. Jork loco 6.25, East St. Louis loco 6.10, cynk East St. Louis loco 5.25, srebro zagran. 43¾, platyna 59½, aluminjum 98—99 proc. loco 24½, nikiel w sztabach loco 35, blacha biała fob. Pittsburg 5.25.

DRZEWO.

Warszawa, 31. 1. Ceny osiągane na terenie Dyrekcji Lasów Państwowych według zestawienia Departamentu Leśnictwa. Transakcje hurtowe loco wagon stacja załadowcza, I-a cena w grudniu, II-a w listopadzie. Drewno użytkowe w stanie okrągłym: kłody i dłużyce sosnowe tartaczne za m.³ Dyrekcja Warszawska 60 i 58, Dyr. Radom. 49 i 49, Dyrekcja Siedlce 56 i 52, Dyrekcja Wilno 40 i 40, Dyrekcja Białowieża 42 i 45, Dyrekcja Poznań 52.50 i 50.50, Dyrekcja Bydgoszcz 60 i 60, Dyrekcja Toruń 60 i 60. Kłody świerkowe tartaczne za m.³: Dyrekcja Siedlce 48 i 48, Dyrekcja Lwów 30 i 40. Kłody dębowe stolarskie za m.³: Dyrekcja Łuck 155 i 155. Kłody dębowe tartaczne za m.³: Dyr. Białowieża 90 i 90. Kopalniaki sosnowe za m.³: Dyrekcja Warszawa 37 i 37, Dyrekcja Radom 34 i 34, Dyrekcja Siedlce 33 i 33, Dyrekcja Poznań 32.50 i 33.20, Dyrekcja Bydgoszcz 33 i 33, Dyrekcja Toruń 30 i 30. Papierówka okrągła za mp.: Dyrekcja Siedlce 28.15 eksp.) i 28.15 (eksp.); Dyrekcja Wilno 27 i 27.50, Dyrekcja Białowieża 27.15 i 27.15. Drewno opałowe: Szczapy opałowe, sosnowe za mp.: Dyrekcja Warszawa 16 i 16, Radom 16 i 16, Siedlce 14 i 14, Wilno 11.50 i 11.50, Białowieża 16.50 i 16.50, Poznań 17 i 18.70, Bydgoszcz 18.50 i 19, Toruń 17 i 17. Szczapy opałowe świerkowe za mp.: Dyrekcja Lwowska 11.50 i 11.50. Szczapy opałowe za mp.: Dyrekcja Lwowska 15 i 15. Warszawa (na budowie w śródmieściu). Drewno użytkowe tarte, ciosane i łupane: Sosnowe materjały stolarskie za m.³: 210 i 210, materjały ciesielskie tarte za m.³: 275 i 275, deski i bale za 1 m.² 12.50—14.50—12.50—14.50, kostka brukowa 10 cm. 20.

Warszawa, 31. 1. Na rynku drzewa opałowego Miejskie Zakłady Zaopatrywania notują za tonę w zł franco wagon st. Wileńska, lub franco składy miejskie: drzewo I gatunku (piek.) sosnowe 62, II gatunku 60, szczapowe olszowe 58, brzozowe 59, dębowe 60—61, rąbane sosnowe 74, prywatni hurtownicy notują franco Wileńska za tonę: Sosnowe I gatunek piekarskie 68, twarde dębowe 55. Ceny w ostatnich czasach nie uległy większym zmianom. Zapotrzebowanie na drzewo opałowe wskutek słabej zimy jest minimalne.

Lwów, 31. 1. Drzewo dębowe, kloce od 3-ch metrów dług. bez kory od 50 cm. średnicy I kl. 138, II kl. 75, III kl. 53, od 40 cm. I kl. 115, II kl. 74, III kl. 53, od 30 cm. I kl. 68, II kl. 48, materjał rżnięty, boulsy w bloki ułożone I kl. 250 II kl. 195, deski I III kl. 140 zł. III kl. 110 zł, deski i brusy obrzynane, towar paryski od 1½ metra wzwyż I kl. 260 zł, II kl. 230, deski i brusy obrzynane krajowe od 1 metra wzwyż I i II kl. 160 zł, III kl. 103 zł, fryzy krótkie I kl. 252, II kl. 185, III kl. 130, fryzy długie I kl. 262 zł, II kl. 225 zł, posadzka za 1 m. sześc. I kl. litewski do podłóg za 1 metr bieżący 12—11. Jesionowe kloce od 3 metrów bez kory średnicy od 50 cm. I kl. 140, II kl. 100 zł, od 30 cm. I kl. 95 zł, II kl. 65 zł, od 20 cm. I kl. 50 zł, boulsy w bloki ułożone I kl. 230, II kl. 185, brusy nieobrzynane luźny towar I i II kl. 180 zł, deski nieobrzynane krótkie 165, deski i brusy obrzynane 130. Brzostowe kloce od 50 cm. średnicy I kl. 70 zł, bez kory 70 od 30 cm — 39 I kl. 50 zł, boulsy w bloki ułożone I kl. 150 zł, brusy nieobrzynane 120 zł, deski i brusy krótkie 100 zł. Jawor: kloce od 50 cm. średnicy 130, 40—49 cm. 130, 30—39 cm. 90 zł, 25—29 cm. 65. Bukowe kloce od 26 cm. 50 zł, materjały rżnięte nieobrzynane 100 zł. Olchowe kloce od 22—29 cm. I kl. 55 zł, II kl. 40, od 30 cm. w odczubie i wyżej I kl. 80, II kl. 50, materjał rżnięty grub. 13 mm. 165 zł, 20 mm. grub. 165 zł, 26 105 mm. 150. Brzozowe kloce od 22—29 cm., 50 zł, od 30 cm. w odczubie i wyżej 70. Osikowe do 21 cm. w odczubie zł 45, od 22—29 cm. zł 65, od 30 cm. i wyżej zł 70. Należność za przetarcie 1 m.³ drzewa miękkiego 11 zł, z pryzmowaniem o 35 proc. drożej, twardego 18 zł, z pryzmowaniem o 50 proc. drożej. Drzewo opałowe za 10 000 kg. twarde 300, osikowe 240 zł, miękkie sosnowe 325 zł, podłowe i świerkowe 240.

Katowice, 31. 1. Ceny hurtowe za 1 m. sz. loco skład Katowice: belki zł 130—140, szalówka 95—100, łaty 130—135, stolarka 180—225, dębina 250—300, podłogowe (za 1 m. kw.) 5.50. Cena kopalniaków za 1 m. sz. dol. 4.35—4.75. Sytuacja w przemyśle drzewnym bardzo ciężka, zapotrzebowanie rynku wewnętrznego bardzo słabe, eksport zaś prawie niemożliwy, zwłaszcza do Niemiec, gdzie większość firm drzewnych przeżywa bardzo poważne przesilenie. Zapotrzebowanie kopalniaków dobre, jednak większych transakcyj kopalnie nie zawarły.

Wilno, 31. 1. Na rynku drzewa tartego panuje zastój. Notowano: Deski sosnowe czyste 115—120 zł za 1 metr sześc., półczyste I gat. 85—90, II gat. 55—60, łaty 110—115, kantówka do 20 cm. grubości 110—120, od 20 cm. grubości 125—130, bale 120—125, kloce 60—70. Deski stolarskie wszystkich grubości: dębowe 200—240, klonowe 200 do 240, jesionowe 200—240, grabowe 300—350, brzozowe 135—140, olszowe 120—125. Naogół usposobienie bardzo słabe.

ZŁOTY W DNIU 31 STYCZNIA 1930 ROKU.

Gdańsk przekaz 57.57—57.71, gotówka 57.60—57.74, Berlin przekaz na Warszawę 46.825—47.025, na Poznań 46.80—47, na Katowice 46.75—46.95, gotówka grube 46.65—47.05, Zurych przekaz 58.07½, Londyn przekaz 43.38, N. Jork przekaz 11.25, Praga przekaz 378.50.

Przetargi • Submisje • Licytacje

SPRZEDAŻ ŁODZI MOTOROWEJ.

Komenda P. P. m., st. Warszawy ogłasza przetarg na sprzedaż lodzi motorowej wraz z motorem marki „Renault“, 4 cylindrowy, siły około 45 HP. pod nazwą „Jadwiga“, oszacowanej na zł 1050.

Powyższą łódź obejrzeć można w Komisarjacie Rzecznym P. P.

O złożeniu wadjum potrzebnego do przetargu należy porozumieć się z Referatem Gospodarczym Komendy P. P. m. st. Warszawy, ul. Senatorska 12.

Przetarg odbędzie się w dniu 12-go lutego b. r. o godzinie 11-tej rano w Komendzie Policji Państwowej m. st. Warszawy, Senatorska 12.

DOSTAWA MATERJAŁÓW BUDOWLANYCH.

300 m^3 kamienia łupanego na fundamenty.

750.000 szt. cegły pełnej, normalnych wymiarów (27×13×6) bez margla.

95.000 szt. cegły trocinówki,

1.200 m^3 piasku wiślanego (dostawa na budowę).

160.000 kg. wapna,

200.000 kg. cementu,

98.000 kg. belek żelaznych od Nr. 10 do Nr. 24.

60 m^3 desek sosnowych $1^1/_2$“ półczystych, ciesielskich,

60 m^3 desek sosnowych 1“ gr. obrzynanych, ciesielskich,

kantówki 0,10×0,16×8,5 m. b. szt. 110; 0,06×0,14×8 m. b. szt. 20,

4.000 kg. blachy cynkowej Nr. 9 i Nr. 10,

500 kg. gwoździ ciesielskich od $^1/_2$ do 5“,

50.000 szt. dachówki (karpiówki),

Ceny loco wagon Warszawa-Główna. Oferty kierować do Sp. Mieszk. „Siedziba Robotnicza“, ul. Rymarska 2/4 m. 6.

SPRZEDAŻ MASZYN STOLARSKICH.

Wydział Powiatowy Sejmiku w Hrubieszowie zawiadamia, że ma do sprzedania: 1 heblarkę wyrównarkę z przyrządem do szpuntowania o szerokości struga 600 mm., długości stołu 2500 mm. w stanie nowym, 1 piłę tarczową ze stołem ruchomym do pił tarczowych o średnicy 500—600 mm. w stanie nowym, 1 piłę taśmową o średnicy rolek 600 mm. ze stołem stałym w stanie nieużywanym. Oferty uprasza się wnosić do dnia 10-go lutego 1930 r.

Z powodu powiększenia Elektrowni sprzedaje Magistrat miasta Gniewkowa (Wlkp.) mało używany

silnik na gaz ssany

o sile 40 K. M. z kompletnem urządzeniem, bez kompresora, fabrykatu firmy Deutz, za 10.000 zł. Silnik jest w pełnym ruchu. Oferty należy składać do Magistratu do 20 lutego rb.

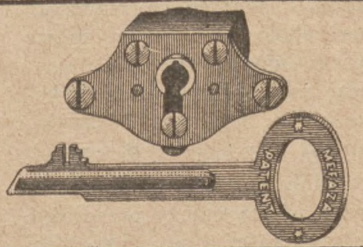
Burmistrz:

8464 **Pyka**

DOSTAWA MATERJAŁÓW SZUTROWYCH.

Urząd Wojewódzki Lwowski — Dyrekcja Robót Publicznych podaje do publicznej wiadomości, że przetargi na dostawę materjałów szutrowych i kamienia do pokrycia dróg państwowych i wojewódzkich w r. budżetowym 1930/31 w Województwie Lwowskiem, odbędą się w dniach od 10-go lutego do 25 lutego 1930 r. w miejscowościach i biurach powiatowych zarządów drogowych.

Wszelkie bliższe warunki dostawy, dokładne dnie przetargów i tp. podają ogłoszenia przetargów, wysłane równocześnie do wszystkich Powiatowych Zarządów Drogowych, Starostw Powiatowych i Magistratów ważniejszych miast celem ogłoszenia na tablicach urzędowych.



Bezpieczniki do zamków

w pierwszorzędnem wykonaniu

Cena bezkonkurencyjna!

Poleca MECH. FABR. ZAMKÓW

„MEFAZA“

LESZNO, RYNEK 26/27 (Wlkp.)

Zastępcy pożądani. 8472

L. Połowczyk i S-ka

Fabryka wyrobów metalowych

w Pobiedziskach, ul. Poznańska nr. 31.

Poleca:

Liczby do wypalania w rogu i drzewie

różnych wielkości.

Wózki do worków. Taczki żelazne.

Haki do ław stolarskich. Okucia budowlane.

Maszynki spirytusowe. Stojaki do umywalek

w różnych gatunkach. 8473

Do sprzedania

2 lokomotywy

3 osiowe, używane, w dobrym stanie, o sile 40 K. M., fabryki Krauss & Comp. wagi w stanie czynnym 8 ton, z przyczepnym 2 osiowym tendrem o pojemności 2000 l. wody, 1200 kg. węgla, wagi w stanie czynnym 5,2 ton na tor 600 m/m.

1 obrotnica, długości 6,20 m, rozpiętość 600 m/m.

1 prasa hydrauliczna do naciskania kół.

8465 **Kolej Powiatowa w Żninie**

DOSTAWA TŁUCZNIA I ŻWIRU.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę następujących materjałów w przybliżonych ilościach:

tłucznia 40.000 ton; żwiru sianego 29.000 m^3,

z zastrzeżeniem powiększenia dostawy aż do 100 proc. lub zmniejszenia o 30 proc. Zaznacza się, że dostawa pojedyńczemi wagonami jest wykluczona. Dyrekcja reflektuje na dostawę całemi pociągami roboczemi. Skład jednego pociągu roboczego winien wynosić najmniej 20 wagonów 10 tonowych dziennie z jednej i tej samej stacji. Dostawa winna nastąpić w przybliżeniu w czasie od 1. 7. do 1. 9. 1930 r. partjami w terminach, które będą podane w zamówieniu. Ceny należy podać stałe w złotych za jednostkę obowiązkowo loco wagon stacja załadowania (podać nazwę stacji) normalnotorowych ogólnego użytku P. K. P.

Cena stała obowiązuje firmę na ustalony okres wykonania zamówienia.

Termin składania ofert upływa z dniem 15. 2. 1930 r., o godz. 11-ej. Otwarcie ofert odbędzie się o godzinie 11 i pół w pokoju Nr. 425. Wraz z ofertą należy przedłożyć kwit na wpłacenie wadjum w wysokości 3 proc. wartości oferowanej dostawy wpłaconej do Kasy Głównej jednej z Dyrekcyj Kolei Państwowych. Niezłożenie przed dniem przetargu wadjum spowoduje odrzucenie oferty chociażby zgłoszone ceny były konkurencyjne.

Oferta winna obowiązywać firmę conajmniej 6 tygodni od daty przetargu.

W razie przyjęcia oferty przez Dyrekcję, złożone wadjum winno być przed wydaniem ewentualnego zamówienia uzupełnione do 5 procent wartości zamówienia. W razie cofnięcia oferty w czasie lub po otwarciu ofert również w wypadku odmowy wykonania udzielonego zamówienia złożone wadjum lub kaucja przepada na dobro Skarbu Państwa.

Ofertę i załączniki należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej z napisem „Oferta na dostawę (podać nazwę materjału) na przetarg w dniu 15.2. 1930 r." włożyć do drugiej koperty nieprzejrzystej i obowiązkowo bez znaczka firmowego, zapieczętować i położyć napis: „Do Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku". Oferta na przetarg rozpisany przez Wydział Zasobów na dzień 15. 2. 1930 r. Oferta winna być wysłana listem poleconym, lub złożona do skrzynki ofertowej, znajdującej się w przedsionku gmachu Dyrekcji w Gdańsku.

Bliższych szczegółów udziela, oraz kwestjonarjusze, specyfikacje i warunki dostawy wydaje i wysyła Wydział Zasobów D. K. P. Gdańsk bezpośrednio lub pocztą.

DOSTAWA TŁUCZNIA I ŻWIRU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach ogłasza przetarg publiczny na dostawę:

2.500 m^3 tłucznia porfirowego,
8.000 m^3 żwiru rzecznego płókanego,
7.000 m^3 tłucznia dolomitowego,
600 m^3 szlaki wysokopiecowej,

wszystko o grubości ziarn 3—8 cm. oraz na 50 m^3, wysiewek porfirowych o grubości ziarn 0,5 do 2 cm.

Oferty należy złożyć z cenami stałemi w złotych za 1 m^3 loco wagon stacja załadowania P. K. P. do dnia 15 lutego 1930 r. godz. 12-ej w podwójnej zapieczętowanej i zalakowanej kopercie z napisem: „Oferta do przetargu na dostawę materjałów podsypkowych na dzień 15 lutego 1930 roku".

Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 12-ej w pokoju 311 D. O. K. P.

Do oferty należy dołączyć pokwitowanie Kasy dyrekcyjnej na wpłacone wadjum w wysokości 3 proc. wartości oferowanego materjału. Oferty bez wadjum rozpatrywane nie będą.

Warunki dostawy zawierające bliższe szczegóły wydaje Wydział Zasobów D. O. K. P. w Katowicach (pokój 311) bezpośrednio lub pocztą za nadesłaniem opłaty pocztowej i złożeniem 1 zl za druki.

DOSTAWA RÓŻNYCH MATERJAŁÓW.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach ogłasza 4 przetargi publiczne na dostawę różnych przedmiotów inwentarjalnych:

Przetarg I. Na dzień 10. 2. 1930 r. na dostawę poziomnic torowych, poziomnic murarskich, poziomnic ślusarskich, dzbanków emaljowanych, kłódek różnej wielkości kobiałek na pieniądze i t. d.

Przetarg II. Na dzień 12. 2. 1930 r. na dostawę drabin ogniowych, skrzynek na węgiel, legarów do ładowania ciężarów, szaf żelaznych na ubrania, taczek żelaznych itd.

Przetarg III. Na dzień 14. II. 1930 r. na dostawę różnych mebli jak: stoły, etażerki, krzesła, lustra, ławy, szafy i t. d.

Przetarg IV. Na dzień 17. 2. 1930 r. na dostawę chorągwi narodowych, kubłów pożarniczych, zasłon do okien, zasłon na parowozy i t. d.

Warunki dostawy zawierające bliższe szczegóły wydaje Wydział Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych — Katowice — pokój 511, bezpośrednio lub pocztą za nadesłaniem opłaty pocztowej i złożeniem 1 złotego w gotówce za druki dla każdego przetargu.

SPRZEDAŻ ODPADKÓW METALI.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie, rozpisuje przetarg publiczny na sprzedaż odpadków metali półszlachetnych w ilości około 100.000 kg.

Termin składania ofert upływa dnia 14 lutego 1930 r., o godz. 12-ej w południe. Publiczne otwarcie ofert nastąpi dnia 14 lutego 1930 r., o godz. 10-tej.

Przy składaniu ofert należy złożyć obowiązkowo poręczne (wadjum) w wysokości 5 proc. wartości oferowanej ceny kupna.

Wadjum można składać w gotówce, w akcjach Banku Polskiego, w państwowych papierach wartościowych, lub w innych papierach pupilarnych.

Bliższe szczegóły przetargu, jak również szczegółowe warunki sprzedaży i formularz ofertowy otrzymać można w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, po wpłaceniu w Kasie Dyrekcji kwoty zł 2 za formularze lub pocztą po nadesłaniu powyższej kwoty i znaczków pocztowych na porto.

DOSTAWA ŻWIRU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych we Lwowie ogłasza przetarg publiczny na dostawę żwiru i tłucznia na r. 1930 w następujących ilościach:

Żwir tłuczony bazaltowy m³ 15.000.

Żwir rzeczny rafowany (siany) m³ 51.000.

Dokładne ilości, oraz bliższe szczegóły zawarte są w formularzach ofertowych, które otrzymać można w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, bezpośrednio lub pocztą za nadesłaniem należytości na porto.

Oferty, sporządzone na przepisanym formularzu, w opieczętowanej kopercie firmowej, z napisem, wskazującym jej zawartość, należy włożyć do drugiej koperty bez firmy zapieczętować i nadesłać najpóźniej do 14-go lutego 1930, godzina 12-ta w południe, do Prezydjum D. O. K. P. we Lwowie, z napisem na kopercie zewnętrznej: „Oferta na dostawę żwiru do Nr. 855/IX/30.

Celem zabezpieczenia zobowiązań ofertowych należy złożyć najpóźniej w przeddzień wniesienia oferty w Kasie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Lwów wadjum w wysokości 3 proc. wartości oferowanej ilości materjałów w gotówce, która nie będzie oprocentowaną lub w papierach wartościowych, uznanych przez Ministerstwo Skarbu.

Wadjum to podlega utracie w razie cofnięcia oferty w czasie rozprawy ofertowej lub w razie odmowy podpisania umowy po przyjęciu oferty. Ceny oferowane mają być podane w złotych, jako stałe franko wagon stacja załadowcza, którą należy podjąć. W razie dostawy z innej stacji, obowiązany będzie dostawca uiścić pełne koszty przewozu aż do stacji ofertowej.

Oferta może obejmować całe zapotrzebowanie, lub część tegoż, a Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych przysługuje prawo przyjęcia oferty w całości, lub też częściowo, albo też odrzucenia jej, bez podania powodu, jak niemniej prawo unieważnienia przetargu.

Oferenci są związani deklaracją ofertową przez przeciąg 8 tygodni, licząc od ostatniego terminu do wniesienia oferty. Otwarcie wniesionych ofert, przy którem oferenci lub upełnomocnieni zastępcy mogą być obecni, nastąpi 15 lutego 1930 r., o godzinie 10 przed południem w gmachu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, ul. Zygmuntowska.

Oferty wniesione po oznaczonym wyżej terminie nie odpowiadające postanowieniom niniejszego ogłoszenia lub zawierające niewyraźne dwuznaczne i nie dla każdego zrozumiałe wyrażenia jakoteż pisemne lub telegraficzne dodatkowe oświadczenia lub zmiany, niemniej też oferty niewypełnione na przepisanym formularzu ofertowym nie będą uwzględnione.

Przy równych ofertach firmy popierające pracę Polskiego Komitetu Normalizacyjnego i wykazujące się takiem zaświadczeniem będą miały pierwszeństwo.

PRZETARG NA WYKONANIE ROBÓT Z MATERJAŁU KOLEJOWEGO O CHARAKTERZE KONSERWACJI.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie niniejszem ogłasza przetarg nieograniczony na wykonanie w okresie od 1-go kwietnia 1930 r. do 31-go marca 1931 r. robót z materjałów kolejowych o charakterze konserwacyjnym i drobnych nowych w obrębie poszczególnych odcinków kontrolerskich (sekcyj) Oddziałów Drogowych w Wilnie, Królewszczyźnie, Grodnie, Białymstoku, Lidzie, Wołkowysku, Baranowiczach i Brześciu według cen jednostkowych na robociznę, obliczonych według norm i cen dniówek robotnika lub rzemieślnika, ustalonych w Dyrekcji.

Powyższy przetarg dotyczy na odcinkach kontrolerskich (sekcjach) wszystkich robót ujętych wydanemi przez Dyrekcję normami robocizny i materjałów dla robót budowlanych (2-gie wydanie)., oraz normami robocizny i materjałów dla robót, związanych z odbudową mostów (wydanie 2-gie).

W ofercie należy wskazać:

1) ogólną wysokość procentowej zniżki, względnie zwyżki od cen robocizny, obliczonych według wyżej podanego sposobu obliczenia, cyframi i słownie.

2) nazwę oddziału drogowego i odcinka kontrolerskiego (sekcji) tego oddziału.

Do oferty należy dołączyć:

1) Świadectwo przemysłowe, względnie odpis poświadczony;

2) Pisemną deklarację, że warunki ogólne przetargu, ubiegającemu się o roboty są znane;

3) Kwit kasy dyrekcyjnej na wpłacenie wadjum w gotówce lub papierach wartościowych w wysokości 2 proc od sumy robót, przewidywanych na danym poszczególnym odcinku kontrolerskim (sekcji) odnośnego oddziału drogowego.

W razie cofnięcia złożonej oferty w czasie rozprawy ofertowej, jak również w wypadku odmowy stawienia się do podpisania umowy w razie przyjęcia przez Dyrekcję złożonej oferty, przedsiębiorca traci wadjum i takowe przelewa się na dobro Kolei.

Zainteresowani w objęciu robót mogą w dniach i godzinach urzędowych w poszcegzólnych wskazanych wyżej oddziałach drogowych, oraz w Wydziale Drogowym Dyrekcji otrzymywać wszelkie informacje i dane, dotyczące warunków przetargu. Ilość robót może być zwiększona lub zmniejszona i robota może być podzielona.

Oferta przedsiębiorcy, zgłaszającego się do niniejszego przetargu, winna być ważną do dnia 1 kwietnia 1930 roku.

Przetarg może być unieważniony bez podania powodów i Dyrekcji przysługuje prawo wyboru przedsiębiorcy bez względu na warunki oferty. Nieuwzględnione oferty pozostają bez odpowiedzi.

Oferty, nieodpowiadające jednemu z powyżej wymienionych warunków przetargowych, uwzględnione nie będą. W razie nieutrzymania się na przetargu wadjum zostanie zwrócone.

Oferty powinny być złożone do godz. 12 i pół dnia 20 lutego 1930 r. do specjalnej skrzynki w Prezydjum Dyrekcji (Wilno, Słowackiego 2).

Wysokość procentowej zniżki, względnie zwyżki należy wskazać dla każdego poszczególnego odcinka kontrolerskiego (sekcji) oddziału drogowego oddzielnie.

Oferty powinny być składane w dwóch zapieczętowanych kopertach z nadpisem: „Oferta na roboty Wydziału Drogowego według cen jednostkowych".

DOSTAWA TŁUCZNIA.

Powiatowy Zarząd drogowy w Czortkowie, ogłasza przetarg publiczny, na dostawę tłucznia do konserwacji gościńców państwowych, wojewódzkich i powiatowych, który odbędzie się dnia 7-go lutego 1930 r., w biurze Państwowego Zarządu Drogowego w Czortkowie, ul. Mickiewicza, Sąd Okręgowy o godz. 11-tej.

DOSTAWA ŻWIRU.

Dyrekcja P. K. P. w Stanisławowie ogłasza publiczny przetarg na dostawę w roku 1930—31.000 m. sześc. żwiru tłuczonego f. 12.000 m^3, żwiru rzecznego rafowanego dla celów nawierzchni.

Bliższe szczegóły zawarte są w formularzu ofertowym który wydaje Dyrekcja bezpośrednio lub przesyła pocztą za nadesłaniem należytości za porto.

Oferty spisane na przepisanym formularzu, opieczętowane w kopercie firmowej włożyć do drugiej koperty bez firmy z napisem: „Oferta na dostawę żwiru dla nawierzchni" zapieczętować i wnieść do Prezydjum Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie najpóźniej do dnia 14 lutego 1930 r. do godz. 12-ej.

Celem zabezpieczenia zobowiązań ofertowych, należy złożyć wraz z wniesieniem oferty w Kasie Dyrekcji w Stanisławowie wadjum w wysokości 3 proc. wartości oferowanego żwiru, które będzie zwrócone po zakończeniu rozprawy ofertowej, względnie po podpisaniu umowy. Kwit, względnie dowód na złożone wadjum należy dołączyć do oferty. W razie cofnięcia oferty w czasie rozprawy ofertowej, jak również w wypadku odmowy potwierdzenia umowy po przyjęciu złożonej oferty, wadjum przepada na rzecz Skarbu Kolejowego.

Równocześnie z wniesieniem oferty należy przedłożyć do Wydz. IX. wzory oferowanego tłucznia i żwiru.

Ceny oferowane mają być podane franco wagon stacja kolejowa.

Ponieważ naładunek żwiru lub tłucznia do wagonów uskutecznia dostawca własnemi środkami i na własny koszt oraz ryzyko, przeto opłaty za przetrzymywanie wagonów (postojowe) podstawionych dostawcy pod ładunek, ponosi dostawca. Wysokość opłat postojowego i termin wolny od postojowego określają przepisy taryfowe Polskich Kolei Państwowych.

W razie dostawy z innej stacji, jak podano w ofercie zobowiązany będzie dostawca uiścić różnicę pomiędzy kosztem faktycznie dokonanego przewozu, a kosztem przewozu od stacji ofertowej do stacji przeznaczenia:

Dostawę oferowanej ilości żwiru lub tłucznia należy uskutecznić partjami w następujący sposób:

do dnia 30 kwietnia 1930 r. 33 proc. całej dostawy
do dnia 15 czerwca 1930 r. 33 proc. całej dostawy,
do dnia 15 lipca 1930 r. proc. całej dostawy.

Oferta może obejmować całe zapotrzebowanie lub część tegoż, a Dyrekcji przysługuje prawo przyjęcia oferty w całości lub tylko częściowo, albo też odrzucenie takowej bez podania powodów, lub też unieważnienie rozpisania przetargu.

Dyrekcji przysługuje prawo wyboru dostawcy bez względu na cenę. Koszty Komisji odbiorczej ponosi dostawca.

Oferenci pozostają w słowie przez 8 tygodni, licząc od terminu otwarcia oferty i są obowiązani na żądanie złożyć kaucję w wysokości 5 proc. wartości przyznanej dostawy.

Otwarcie wniesionych ofert przy którem oferenci lub upełnomocniony zastępca mogą być obecni, nastąpi 15 lutego 1930 r. o godz. 10 i pół przed południem w budynku Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Oferty wniesione po powyżej oznaczonym terminie, niepokryte wadjum, nieodpowiadające postanowieniom niniejszego ogłoszenia, lub zawierające niewyraźne, dwuznaczne i nie dla każdego zrozumiałe wyrażenia, jakoteż pisemne lub telegraficzne dodatkowe oświadczenia lub zmiany po otwarciu ofert, lub też oferty niewypełnione na przepisanym formularzu ofertowym, nie będą uwzględnione.

Przy równych ofertach mają pierwszeństwo firmy, które popierają pracę Polskiego Komitetu Normalizacyjnego. Oferenci pragnący korzystać z powyższego pierwszeństwa winni złożyć wraz z ofertą zaświadczenie Polskiego Komitetu Normalizacyjnego o popieraniu jego prac.

OKAZJA!

Mamy do oddania natychmiast ze składu naszego w Poznaniu używane, lecz gruntownie wyremontowane (z gwarancją)

Lokomobile

1. Lanz, Mannheim, nr. 35604, 10 atm., r. b. 1914, ca 10 K. M. nom.
2. Marshall Sons, nr. 28830, 6 atm., r. b. 1897, ca 10 K. M. nom.
3. Cegielski, Poznań, nr. 566, 10 atm., r. b. 1905, ca 10 K. M. nom.
4. Flöther, nr. 1080, 7 atm., r. b. 1898, ca 10 K. M. nom.
5. Garrett Smith, nr. 7210, 8 atm., r. b. 1906, ca 10 KM. nom.
6. Niebaum & Gutenberg, 7 atm., r. b. 1903, ca 8 KM. nom.
7. Güttler & Co., nr. 351, 7 atm., r. b. 1901, ca 12 KM. nom
8. Epple & Buxbaum, nr. 748, 6 atm., r. b. 1895, ca 8 KM.
9. Ransomes, nr. 11726, 6 atm., r. b. 1898, ca 12 K. M.

Lokomobile

niewyremontowane (bez gwarancji)

10. R. Wolf, nr. 989, 7 atm. r. b. 1882.
11. Garret Smith, nr. 5258, 7 atm, r b. 1904.
12. Badenia, nr. 1521, 6 atm., r. b. 1899.
13. Turner, nr. 1016, 5 atm., r. b. 1882.
14. Clayton Shüttlerworth, nr. 20982, 4 atm., r. b. 1885.
15. Förster, nr. 1194, 5 atm., r. b. 1884.
16. Garreth, nr. 664, 4 atm., r. b. 1874.
17. Robey, nr. 7854, 4 atm., r. b. 1883.
18. M. Kir, Allamnastutak, przemysłowa stacjon. nr. 1961 r. b. 1896, 12 atm., pow. ogrzew. 46,604 m², ca 100 KM.

Młocarnie motorowe i parowe

gruntownie wyremontowane, z gwarancją do natychmiastowego użytku.

19. Flöther Q. A. 3. nr. 2591, 58 × 23"
20. Lanz, Mannheim, nr. 4770, 60 × 24"
21. Lanz, Mannheim, H. K., 60 × 22"
22. Lanz, Mannheim, 60 × 24"
23. Paxmann, nr. 2450, 66 × 24"
24. Standardwerk W. Schulze, Hannover, 70 × 16"
25. Ruston Proctor, nr. 18540, 66 × 24"
26. Bomforda, nr. 11576, 60 × 24"

Niewyremontowane

27. Marshall, nr. 8865, 60 × 24"
28. Standardwerk W. Schulze, Hannover, marki L. M. 6, nr. 1868, 66 × 18"

Maszyny parowe

29. leżąca Twerdy Bielitz, 8 KM.
30. leżąca Alborn-Hildesheim, 8 KM.
31. leżąca Schoenemann u. Co., 20 KM.
32. leżąca Laass u. Co., 35 KM.
33. stojąca 4—5 KM., fabrykat nieznany ... 8396

Traktory

34. 1 Deering 30 P. S.
35. 1 Fordson.
36. 1 Hansa Lloyd, ca 40 KM.
37. Lanz, Mannheim, Grossbulldogi oraz różne pługi przyczepne do traktorów.

Motory

38. Banach, benzynowe 1,5 KM.
39. Paul, Landsberg, 6 KM., benzolowy przewoźny.
40. Paulus, ca 8 KM.
41. Łódź motorowa, 10—12 osób, benzynowa.

Prasy do słomy

42. Schulz, Magdeburg, na sznurek.
43. Lanz Mannheim, na drut.

Oprócz tego mamy do oddania korzystnie z naszych składów **różne kotły, pompy mechan., prasy do torfu, maszyny cegielniane itd.**

NITSCHE i S-ka

Fabryka Maszyn, Poznań, Kolejowa 1-3. Tel. 6043, 6044, 6906

Turbogenerator

trójfaz., fabr., nowy, wybitnej marki, ok. 380 Kva., 230 wolt, 3000 obr., 12–16 Atm. pary nasyconej lub przegrz. do 350° C. sprzeda 8468

Inż. BINDER, Kraków, Gertrudy 23

MOTOR

12–14 K. M. „Deutz" na benzol, benzynę i naftę, mało używany, nowoczesnej budowy, z powodu elektryfikacji zakładu okazyjnie do sprzedania. 8443

Juljan Rybarski, Zakład ślusarski — Żywiec, Woj. Krakowskie.

Motor 20 H. P.

leżący na gaz ssany komplet z generatorem w bardzo dobrym stanie, z powodu elektryfikacji zakładu natychmiast do sprzedania. Zapytania prosimy skierować do Elektrowni Miejskiej.

8468 **Magistrat Ostrów Wlkp.**

Okazyjnie sprzedam

50 kg. stali szybkotnącej, niemieckiej, angielskiej. Gryzy szybkotnące, szwedzkie, moduł 6 — 8. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego pod nr. 8425.

Motory Diesla leż. 6, 7, 15 i 25 PS, Lokomobile Lanza 28, 36, 42, PS. Gatry 850 i 450 mm do sprzedania **Epp, Görlich & Co, Stutthof-Dzg.** 8409

Motor Diesla

jak nowy, 25 P. S., z powodu tego, że jest za słaby dla nas, sprzedamy natychmiast nadzwyczaj tanio. 8452

Dobra Mariensee W. m. Gdańsk.

Na sprzedaż:

Parowa maszyna z kotłem 6 atm., mało używana, **Parownik do gorzelni** na 50 ltr. kartofli, **gniotownik** do gniecenia słodu, **mała maszyna parowa** na 4 H. P., **tarcze, transmisje** i inne drobniejsze przedmioty z gorzelni. 8459

W. Seroka, Gąski, poczta Parchanie pow. Inowrocław.

---

1 lokomobila

transportowa fabr. Lanz-Mannheim 15—20 PS. korzystnie do sprzedania. 8446

Jan Rek, Katowice, Piłsudskiego 13.

Kocioł rurowy

1-płomienny, 20 mtr. kw. powierzchni ogrzewalnej, 8 atm., rok budowy 1909, **motor na oleje ciężkie** systemu Diesla, circa 18 P. S., **lokomobile, młocarnie, prasy do słomy** sprzeda 8444

Fadenrecht, Skład maszyn, Tiegenhof-Gdańsk

Korespondencja w języku niemieckim.

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, 1/2 str. 80 zł, 1/4 str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.